ZARYS MORSKIEGO PRAWA HANDLOWEGO

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

WŁADYSŁAW SOWIŃSKI

ZARYS MORSKIEGO PRAWA HANDLOWEGO

1946

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

INSTYTUT BAŁTYCKI

Prace naukowo-informacyjne. Seria: SPRAWY MORSKIE

Drukiem Zakładów Graficznych pod Zarządem Państwowym Toruń, Rabiańska 15-17
E - 14136

SPIS TREŚCI

Navigare necesse est vivere non necesse est.

Podejmujemy obecnie z podwójną energią wszechstronną pracę, aby naszą pozycję nad Bałtykiem od Zatoki Gdańskiej do ujścia Odry umocnić nie tylko pod względem politycznym i gospodarczym, ale także ideowym i naukowym. Dążenia w tym kierunku wynikają z naturalnych i życiowych konieczności naszego narodu.

Jednym ze znamiennych wyrazów tych dążeń jest powołanie do życia na Wybrzeżu Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, której zadaniem jest szerzenie wiedzy handlu morskiego. Ważnym odcinkiem tej wiedzy jest prawo handlowe morskie, którego znajomość niezbędna jest dla bezpieczeństwa prawnego handlu morskiego. Kontynuując swe przedwojenne wykłady prawa morskiego na Uniwersytecie Warszawskim obecnie w Wyższej Szkole Handlu Morskiego, zdecydowałem się napisać w oparciu o swoje przedwojenne prace: Prawo handlowe morskie (1935) i Brukselskie Konwencje dotyczące prawa morskiego (1938) zarys prawa handlowego morskiego, którego brak się obecnie odczuwa. W pracy uwzględniono zmiany, które ostatnio zaszły w naszych stosunkach geograficzno-politycznych i administracyjnych, oraz pogłębiono omówienie niektórych zagadnień prawnych, posiadających większe znaczenie z punktu widzenia nauki prawa i obrotu morskiego.

Sopot, w lipcu 1946 r.

dr Władysław Sowiński
adwokat

CZĘŚĆ I

SYSTEM PRAWA HANDLOWEGO MORSKIEGO

HISTORIA I ZAKRES PRAWA MORSKIEGO
PRAWO HANDLOWE MORSKIE

Określenie — prawo morskie — nie oznacza zwartej dyscypliny prawa w sensie systemu norm prawnych specjalnego typu, jak np. prawo cywilne, karne, administracyjne, międzynarodowe i inne systemy norm prawnych, a jest określeniem zbiorowym, oznaczającym normy z różnych dziedzin prawnych, posiadające tylko tę jedną wspólną cechę, że dotyczą morza i związanego z nim życia ludzkiego.

Rozróżniamy dwa zasadnicze działy prawa morskiego: prywatne i publiczne. Prywatne obejmuje wszystkie normy prywatno-prawne, dotyczące morza i żeglugi morskiej. Do tych norm należą normy prawa cywilnego i postępowania cywilnego, o ile chodzi o statki morskie, np. postanowienia o zastawie na statkach morskich, czyli tzw. hipotece morskiej i o egzekucji z takich statków. Najważniejszą i najobszerniejszą dziedziną prywatnego prawa morskiego jest prawo handlowe morskie, stanowiące specjalną część prawa handlowego, a traktujące o stosunkach prywatno-prawnych, wytwarzanych w handlowej, czyli zarobkowej żegludze morskiej.

Do prawa handlowego morskiego należy także międzynarodowe prawo handlowe morskie, które obejmuje normy prawne dotyczące rozwiązywania kolizji norm prawa handlowego morskiego poszczególnych państw przy praktycznym zastosowanu takich norm w międzynarodowej żegludze morskiej, w szczególności przy rozstrzyganiu sporów w sądach. Chodzi tu np. o ustalenie w konkretnych przypadkach, czy do zobowiązania umownego, zwłaszcza umowy przewozowej i konosamentu należy stosować prawo miejsca powstania zobowiązania *(lex loci contractus)*, czy też prawo miejsca wykonania zobowiązania *(lex solutionis)* i jaki sąd jest właściwy do rozstrzygnięcia sporu, wynikającego z zobowiązania.

Drugim działem prawa morskiego jest prawo morskie publiczne. Rozróżniamy tu prawo administracyjne morskie

i międzynarodowe prawo morskie publiczne. To ostatnie stanowi część tzw. prawa międzynarodowego, czyli prawa narodów *(droit des gens, droit international, law of nations, international law, Völkerrecht).* Jeżeli chodzi o prawo administracyjne morskie, to może ono być krajowe, normujące stosunek organów państwowych do żeglugi morskiej i portów morskich oraz ingerencję państwa w tej dziedzinie. Dotyczy to prawo przede wszystkim organizacji i zakresu działania władz publicznej administracji morskiej (urzędów morskich i rybackich, izb morskich, państwowego zarządu portów itd.), a może mieć także swe źródło w międzynarodowych konwencjach administracyjno-morskich, jak np. w konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dn. 31. V. 1929 (Dz. U. R. P. nr 88 z r. 1934, poz. 815), oraz konwencji o liniach ładunkowych statków z dn. 5. VII. 1930 (Dz. U. R. P. z r. 1933 nr 93, poz. 737, 738). Pozostaje wreszcie prawo międzynarodowe morskie publiczne, będące częścią tzw. prawa międzynarodowego, traktujące o stosunkach pomiędzy państwami w zakresie żeglugi morskiej i portów morskich w czasie pokoju i wojny. Wchodzą tu w grę takie zagadnienia jak: wolność mórz, granice wód terytorialnych, eksterytorialność okrętów wojennych, kontrabanda, sądy łupów (kaperskie), zasady wojny morskiej i inne.

Jak widzimy prawo morskie jest obszerną dziedziną prawną, która w każdym państwie morskim ma szczególne znaczenie.

Pierwotne zwyczaje, które żegluga morska wytwarzała, nabierały z biegiem czasu charakteru instytucyj, uznawanych przez państwo i tym samym obowiązujących. W starożytnym Rzymie były znane nieliczne instytucje prawa handlowego morskiego. *Lex Rhodia de iactu (Digesta* XIV, 2), pochodzenia starogreckiego, zawierała przepisy, dotyczące awarii wspólnej, czyli wielkiej. Pożyczka morska była znana pod nazwą *foenus nauticum* i *pecunia traiecticia (Digesta* XXII, 2, *Codex* IV, 33). Skargę przeciwko armatorowi *(exercitor navis)* z tytułu jego odpowiedzialności za umowy, zawarte przez kapitana *(magister navis),* nazywano *actio exercitoria (Digesta* XIV, 1).

W średnich wiekach powstawały w związku z rozwojem międzynarodowego handlu morskiego liczne kodyfikacje zwyczajów i norm w dziedzinie żeglugi morskiej. Wymienić tu należy z ważniejszych rodyjskie prawo *Nomos Rhodion nauticos,* zwane także *Lex Rhodia navalis;* jest to zbiór greckich zwyczajów morskich, którego najstarszy manuskrypt pocho-

dzi z XI w. Prawo to miało wpływ na południowo-włoskie zwyczajowe prawo morskie. Dalej wymienimy *Statut portu Amalfi*, *Tabula de Amalfi*, południowo-włoskie prawo z XII wieku; *Roles d'Oléron*, francuskie prawo z XII w., zwane tak od wyspy Oléron, rozpowszechnione w Europie na brzegach Atlantyku [1]; *Statuty Genueńskie* z XII w.; *Consolato del mare*, prawo barcelońskie z XIV w., stosowane na brzegach zachodniej części Morza Śródziemnego; hanzeatyckie *Waterrecht* i późniejsze hanzeatyckie *Recesy* z XV i XVI w.; *Guidon de la mer*, francuskie prawo z XVI w., powstałe w Rouen jako prywatny zbiór norm i zwyczajów morskich. Nowszymi kodyfikacjami we Francji były *Ordonnance touchant la marine*, prawo z r. 1681, wydane z inicjatywy Colbert'a za panowania Ludwika XIV, oraz prawo morskie, zawarte w II księdze *Code de commerce* z r. 1807, które z pewnymi zmianami obowiązuje jeszcze dzisiaj. To ostatnie prawo wywarło ogromny wpływ na inne ustawodawstwa i zostało recypowane w Austrii, Włoszech, Rumunii oraz w krajach bliskiego wschodu. W Anglii częściowa kodyfikacja prawa handlowego i administracyjnego morskiego nastąpiła w postaci *Merchant Shipping Act* z r. 1854. Ustawa ta obowiązuje obecnie w brzmieniu z r. 1894. Obok prawa ustawowego stosowane jest w Anglii w dziedzinie handlu morskiego prawo zwyczajowe *(common law)*. Angielskie prawo morskie wywarło znaczny wpływ na amerykańskie *Revised Statutes* z r. 1875.

W Prusach początki kodyfikacji prawa handlowego morskiego łączą się z pruskim *Landrecht* z r. 1794. Jest to kodyfikacja, która w swych postanowieniach, dotyczących żeglugi morskiej, zbliżona jest bardzo do postanowień, zawartych w *Ordonnance touchant la marine.* Ostatnią kodyfikacją prawa handlowego morskiego w Niemczech była V księga powszechnego niemieckiego kodeksu handlowego, obowiązującego w Prusach od r. 1861, a w Rzeszy Niemieckiej od r. 1871. Kodyfikacja ta przeszła do niemieckiego kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. jako IV księga. Prawo handlowe morskie reguluje stosunki prywatno-prawne w handlowej, czyli zarobkowej żegludze morskiej. To też tytuł IV księgi kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. brzmi: *Seehandel.*

Zjawiskiem charakterystycznym w dziedzinie prawa handlowego morskiego jest, że statek, mimo że jest rzeczą ruchomą, w niektórych przypadkach staje się jak gdyby podmiotem prawa, w stosunku do którego powstają prawa i obowiązki, czyli, że w niektórych przypadkach następuje subjektywizacja statku. Podobne zjawisko spotykamy w od-

niesieniu do ładunku statku. W niektórych zaś przypadkach, mianowicie przy hipotece morskiej i egzekucji ze statku, statek traktowany jest w prawie morskim jako quasi nieruchomość.

W zakresie odpowiedzialności przedsiębiorcy żeglugowego (armatora) prawo morskie handlowe czyni zasadniczą różnicę pomiędzy tzw. majątkiem morskim *(fortune de mer)* przedsiębiorcy, tj. statkiem i przewoźnem, a pozostałym jego majątkiem, czyli tzw. majątkiem lądowym. Odpowiedzialność przedsiębiorcy w większości przypadków jest na mocy ustawy ograniczona do majątku morskiego.

W głównej swej treści prawo handlowe morskie obejmuje normy dotyczące nabycia i zbycia statku handlowego morskiego, praw i obowiązków przedsiębiorcy żeglugowego (armatora) i kapitana statku, przewozu morskiego, przywilejów na statku, zastrzeżonych dla niektórych wierzytelności, awarii, zderzenia statków oraz wynagrodzenia za ratowanie statku i ładunku w niebezpieczeństwie. Do dziedziny prawa handlowego morskiego zalicza się także normy dotyczące asekuracji morskiej, które w znacznej części pokrywają się z normami asekuracji lądowej i tworzą pewną odrębną całość w stosunku do pozostałych części prawa handlowego morskiego.

Stosowane u nas prawo IV księgi khn z r. 1897, uzupełnione i zmienione ustawami z dn. 2. VI. 1902. 12. V. 1904, 30. V. 1908 oraz 7. I. 1913, jest wynikiem prac kodyfikacyjnych w Niemczech za czasu *Zollverein'u,* trwających od r. 1857 do r. 1860. Jest ono utrzymane w mocy art. VI p. 1, art. XXIV p. 1 przepisów, wprowadzających kodeks handlowy z 27. VI. 1934 *(Dz. U. R. P.* nr 57, poz. 503). W treści swej zawiera ono sporo elementów, wspólnych z ustawodawstwami morskimi innych krajów, ale zarazem wykazuje pierwiastki germańskiego pochodzenia, nieznane gdzie indziej. Częściowo nie odpowiada ono już potrzebom nowoczesnej żeglugi, uprawianej statkami parowymi i motorowymi; ponadto nie uwzględnia ostatnich zdobyczy w dziedzinie telegrafii kablowej i radiowej, umożliwiających szybkie porozumienie się osób zainteresowanych w przewozie, i nowych tendencyj rozwojowych niektórych instytucyj prawa handlowego morskiego. Natomiast jako jego zaletę należy podkreślić, że jest znakomicie skomentowane i posiada obszerną judykaturę, która je uzupełnia [2]. Niema bodaj kwestii, której by judykatura nie rozpatrzyła. Obowiązuje ono na całym naszym Wybrzeżu.

KOLIZJA NORM PRZY STOSOWANIU PRAWA HANDLOWEGO MORSKIEGO W MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Na krajowych wodach terytorialnych statek, przynależny do państwa przybrzeżnego, podlega całkowicie ustawodawstwu swego państwa. Gdy jednak statek wyjeżdża poza krajowe wody terytorialne, zmiana jego faktycznej sytuacji pociąga za sobą także zmianę jego sytuacji prawnej. Sytuacja prawna statku inaczej się przedstawia na pełnym morzu, które jako *mare liberum* nie podlega niczyjej suwerenności, a znów inaczej w obcych portach i wodach terytorialnych. W czasie podróży może statek zawijać do kilku portów zagranicznych, nawiązując tam stosunki prawne, w szczególności z tytułu umowy przewozowej, którą zwykle zawiera się w porcie jednego kraju, a wykonywa w porcie drugiego przez wydanie ładunku ze statku. Uprawiający żeglugę statek może zderzyć się z innym statkiem, i to nie tylko w portach i na wodach terytorialnych własnego kraju, ale także na pełnym morzu i w granicach obcego państwa, przy czym mogą się zderzyć statki różnej przynależności państwowej.

Zderzenie pociąga za sobą konsekwencje w sferze prywatno-prawnej, wywołując roszczenia odszkodowawcze. Statek znajduje się często w sytuacjach, w których niewiadomo, jakim normom w ogóle podlega, zwłaszcza, gdy przebywa na pełnym morzu, lub w takich sytuacjach, w których popadnie w wyraźną kolizję norm prawnych jednego kraju i drugiego. Usuwanie wszystkich tych wątpliwości i zapobieganie kolizji norm w żegludze handlowej morskiej jest zadaniem międzynarodowego prawa handlowego morskiego. Usiłowania na międzynarodowym terenie, aby usunąć rozbieżności zdań w sprawach kolizji norm w dziedzinie prawa handlowego morskiego, nie doprowadziły dotąd do dostatecznych wyników. Niektórzy bowiem uważają statek za quasi nieruchomość, inni za ruchomość, inni znów za quasi osobę. Zależnie od

pojmowania statku pod względem prawnym w tym lub innym sensie, głosi się taką lub inną tezę, a mianowicie proponuje się stosowanie prawa bandery, czy też prawa miejsca, gdzie statek przebywa, czy też prawa miejsca zawarcia umowy. Starano się uznać preponderancję prawa bandery. Międzynarodowy kongres prawa handlowego, który się odbył w Antwerpii w r. 1885, wypowiedział się za tym prawem. W tym samym kierunku działał także Instytut Prawa Międzynarodowego *(Institut de droit international)* w Gandawie, który na kilku konferencjach, między innymi w Brukseli w r. 1885 i Lozannie w r. 1888, propagował ideę stosowania prawa bandery.

Celem usunięcia powyższych wątpliwości i trudności należało by przeprowadzić międzynarodową unifikację prawa handlowego morskiego, polegającą na tym, że wszystkie państwa morskie wydałyby ustawy, zawierające jednolite zasady i instytucje. Jednolitość norm przyczyniłaby się niewątpliwie do ułatwienia i zwiększenia obrotów w handlu morskim. Dziedzina żeglugi handlowej morskiej z natury swej nadaje się wprost do tego, aby była normowana jednolitymi przepisami, gdyż na całym świecie wykazuje ona te same podmioty, przedmioty i stosunki prawne. Za bardzo tkwi jednak każdy kraj morski w tradycji swych instytucyj i niechętnie godzi się na zmianę i unifikację norm prawa handlowego morskiego, przenikniętego „duchem tradycjonalizmu"[3]. Także rozbieżność zdań co do ujęcia prawnego poszczególnych instytucyj hamuje unifikację. Co prawda, wytwarzające się w handlu morskim powszechne zwyczaje uwzględniane są w poszczególnych ustawodawstwach, jednak daleko jest jeszcze do ideału jednolitości zasad i instytucyj prawa morskiego. Od dłuższego już czasu różne organizacje międzynarodowe pracują nad unifikacją prawa morskiego, jak wspomniany już Instytut Prawa Międzynarodowego *(Institut de droit international)* pierwotnie w Gandawie, obecnie w Brukseli, *International Law Association* w Londynie oraz Międzynarodowy Komitet Morski *(Comité Maritime International)* z siedzibą w Antwerpii, który łączy w sobie stowarzyszenia prawa morskiego (*Associations de droit maritime)* poszczególnych krajów[4]. Dzięki Międzynarodowemu Komitetowi Morskiemu i *International Law Association* osiągnięto w ostatnim czasie poważne wyniki w postaci kilku konwencyj podpisanych w Brukseli, mianowicie o ujednostajnieniu niektórych zasad w następujących sprawach: immunitetów statków państwowych (10. IV. 1926), ograniczenia odpowiedzialności

właścicieli statków morskich (25. VIII. 1924), zasad konosamentu (25. VIII. 1924) oraz przywilejów i hipotek morskich (10. IV. 1926). Zostały one ogłoszone w *Dzienniku Ustaw (Dz. U. R. P.* z r. 1937 nr 2 i 33).

Zdarzenia prawne, które powodują skutki prawne dla statku, a właściwie dla armatora czy też dla kapitana statku jako jego pełnomocnika, mogą być najróżniejsze; przede wszystkim są to nawiązywane stosunki umowne, a mogą być również zdarzenia poza stosunkiem umownym, jak zderzenie statków, awaria, ratowanie i pomoc w niebezpieczeństwie itd.

Przy stosunku umownym, nawiązywanym w międzynarodowej żegludze, zachodzi kwestja, jakie prawo decyduje o formie, skuteczności prawnej i wykonaniu umowy. Kwestia ta jest zagadnieniem ogólnego międzynarodowego prawa prywatnego, a w dziedzinie prawa handlowego morskiego posiada szczególne znaczenie w odniesieniu do umowy o przewóz i do konosamentu.

Stosowanie tych lub innych norm prawnych do umowy, zawieranej pomiędzy obywatelami różnych państw, zależy zasadniczo od woli stron, które mogą wyraźnie lub domniemanie swoją wolę objawić, jakie prawo ma mieć zastosowanie do umowy. Na tym stanowisku stoi także obowiązująca na obszarze państwa polskiego ustawa z dn. 2 sierpnia 1926 r. o prawie prywatnym międzynarodowym (*Dz. U. R. P.* nr 101, poz. 581), postanawiając w art. 7, że strony mogą według własnej woli „poddać stosunek obowiązkowy prawu ojczystemu, prawu miejsca zamieszkania, prawu miejsca sporządzenia czynności prawnych, prawu miejsca wypełnienia zobowiązania lub prawu miejsca położenia rzeczy". Jeżeli zaś nie można stwierdzić woli kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, to wydaje się słusznym, aby stosować do umowy w zasadzie prawo miejsca, gdzie stosunek umowny powstał. Przy ocenie prawnej umowy najważniejsze bowiem powinno być to prawo, które warunkuje jej powstanie i byt, i temu prawu należy przyznać pierwszeństwo. To zapatrywanie znalazło także wyraz w postanowieniu art. 9 p. 1, zdanie drugie powołanej ustawy. Postanowienie to głosi, że przy obustronnych zobowiązaniach kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, decyduje w braku postanowienia umownego prawo państwa, w którym umowę zawarto, jeżeli ustawa dla danej umowy nie przewiduje zastosowania innego prawa [5], przy czym umowa między nieobecnymi uchodzi za zawartą w miejscu, w którym oferent otrzymał przyjęcie oferty. Umowę przewozową powinno się zatem, w myśl tej

zasady, poddać ocenie co do ważności i skuteczności prawnej jej postanowień według prawa miejsca zawarcia umowy. To prawo decyduje, w myśl zasady *locus regit actum*, o formie umowy przewozowej (art. 5 powołanej ustawy). Jeżeli zaś chodzi o konosament, który jest zobowiązaniem wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy [6], zasadniczo niezależnym od samej umowy przewozowej, powinno, analogicznie jak przy umowie przewozowej, co do formy i ważności postanowień, decydować prawo miejsca wystawienia konosamentu, tj. prawo portu załadowania.

Co się tyczy wykonania umowy przewozowej i konosamentu w porcie przeznaczenia, czyli wyładowania ładunku, to stosowanie prawa miejsca zawarcia umowy napotyka na trudności o tyle, że przepisy obowiązujące w porcie przeznaczenia, a dotyczące wykonania zobowiązania (wydania ładunku ze statku), i skutków prawnych niewykonania, nie mogą być pominięte w razie sporu, jeżeli posiadają charakter norm bezwzględnie obowiązujących *(ius cogens)*. Kolizja norm szczególnie powstaje przy wykonaniu umowy przewozowej i konosamentu w porcie przeznaczenia i wywołuje trudności. Uznając potrzebę rozwiązania tych trudności, wpływających ujemnie na obrót morski, i kierując się względami praktycznymi, doktryna i judykatura we Francji, podobnie jak judykatura niemiecka, zajmują w sprawie wykonania umowy przewozowej i konosamentu w porcie przeznaczenia oraz w kwestii, jakie konsekwencje prawne wynikają z niewykonania, stanowisko, że należy z reguły stosować prawo miejsca portu przeznaczenia (wyładowania). Stanowisko to jest słuszne, gdyż odbiorca ładunku jest także związany przepisami obowiązującymi w porcie przeznaczenia (wyładowania).

W sprawie odpowiedzialności armatora z konosamentu za integralność przyjętego na statek ładunku, Konwencja Brukselska z r. 1924 o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentu, przewiduje szereg jednolitych norm, które po ratyfikacji konwencji przez poszczególne państwa morskie wejdą w życie w międzynarodowej żegludze handlowej. Ujednostajnienie norm uniemożliwi kolizję w tych kwestiach, których konwencja dotyczy, w szczególności w kwestii odpowiedzialności za utratę i uszkodzenie ładunku.

Jeżeli chodzi o stosowanie norm do roszczeń odszkodowawczych, nie wynikających z umowy, lecz z tzw. czynów niedozwolonych, to należy w żegludze morskiej rozróżnić trzy możliwości, a mianowicie: szkodliwe działane lub zaniecha-

nie miało miejsce w krajowych portach lub wodach, na pełnym morzu albo w obcych portach lub wodach. Zasadniczo decydować powinno prawo miejsca popełnienia czynu *(lex delicti commissi)*, gdyż czyn bezprawny przede wszystkim popada w konflikt z normami prawnymi, obowiązującymi w miejscu popełnienia czynu, i według tych norm powinno się w ogóle rozstrzygać, czy zachodzi czyn bezprawny, uprawniający do odszkodowania, czy też nie. Zasada ta jest powszechnie uznawana i znalazła także wyraz w art. 11 powołanej ustawy z dn. 2 sierpnia 1926 r. Stosowanie prawa bandery *(loi de pavillon, law of flag)* nie może jako ogólna zasada wchodzić tu w rachubę dlatego, że kwalifikacja i skutki prawne czynu zasadniczo niezależne są od momentu przynależności państwowej statku, na którym opiera się prawo bandery. Tak samo *ius fori*, czyli prawo sądu, wezwanego do roztrzygnięcia sporu, należy odrzucić jako ogólną zasadę przy tzw. czynach niedozwolonych, popełnianych w żegludze handlowej. Nie odpowiadało by bowiem racji prawnej, aby w stosunku do takiego czynu obowiązywać miało prawo, jakim jest *ius fori*, będące w zasadzie obojętne dla kwalifikacji i skutków prawnych czynu, który popełniony został poza granicami jego mocy obowiązującej.

Zagadnienie stosowania norm prawnych do tzw. czynów niedozwolonych posiada szczególne znaczenie w żegludze handlowej morskiej w odniesieniu do szkód, wyrządzonych przez członków załogi osobom trzecim, a przede wszystkim szkód, powstałych wskutek zderzenia statków. Pomijając to, że statki mogą się zderzyć na różnych obszarach prawnych, w których przebywają, komplikuje często sytuację prawną, jak już zaznaczono, okoliczność, że następuje zderzenie statków różnej przynależności państwowej. Trudności przy stosowaniu norm prawnych w odniesieniu do zderzających się statków zostały w znacznym stopniu usunięte przez Międzynarodową Konwencję o ustaleniu jednolitych zasad w sprawie zderzenia statków, którą podpisały 24 państwa w Brukseli 23 września 1910 r. Zasady tej konwencji zostały wprowadzone do IV księgi kodeksu handlowego z r. 1897 ustawą z dn. 7. I. 1913. Według art. 12 konwencji postanowienia jej mają zastosowanie we wszystkich przypadkach, gdy zderzają się statki, należące do państw, które podpisały konwencję. W innych zaś przypadkach zderzenia statków jak również w zakresie kwestyj prawnych, nieunormowanych w konwencji, powinno się stosować, idąc po linii ogólnych zasad prawnych, prawo miejsca popełnienia czynu

niedozwolonego tj. miejsca zderzenia *(lex delicti commissi)*. Stosowanie tego prawa nie może nasuwać wątpliwości wtedy, gdy zderzenie nastąpi na wodach terytorialnych i w portach gdzie obowiązują ustawy krajowe. Przy zderzeniach zaś na pełnym morzu, na które prawo krajowe się nie rozciąga i na którym dlatego przy zderzeniu statków prawo miejsca popełnienia czynu nie wchodzi w rachubę, doktryna i judykatura uznają, o ile chodzi o stosowanie norm prawnych do zderzających się statków, pierwszeństwo prawa bandery tego statku, który zawinił lub jest obwiniony. *Ius fori*, czyli prawo siedziby sądu wezwanego może przy zderzeniach statków mieć zastosowanie tylko wtedy, gdy sąd ten bądź poza normami wspomnianej konwencji, bądź poza normami miejsca popełnienia czynu, bądź też poza prawem bandery statku winnego lub obwinionego, zmuszony jest stosować te normy wiążące *(ius cogens)*, które obowiązują w miejscu siedziby sądu. Również w przypadku, gdy statki różnej narodowości zderzają się na pełnym morzu i zachodzi wspólna wina załóg statków, może zajść potrzeba stosowania prawa siedziby wezwanego sądu, a mianowicie wówczas, jeżeli postanowienia prawa bandery jednego i drugiego statku sprzeczne są ze sobą. Wtedy sąd wezwany zmuszony jest stosować prawo swej siedziby.

Przy omawianiu zagadnień międzynarodowego prawa handlowego morskiego należy wspomnieć także o kwestii kolizji norm przy awarii wspólnej. Doktryna i judykatura przeważnie nie kwestionują tego, że o pełnomocnictwach kapitana statku w zakresie środków i zarządzeń, potrzebnych do wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, decyduje prawo bandery, a co do zasad ustalenia i rozdziału szkód awaryjnych na statek, fracht i ładunek prawo portu przeznaczenia albo, w razie niedopłynięcia statku do tego portu, prawo portu ukończenia podróży. Zwykle w umowie o przewóz ładunku i w konosamencie umieszczona jest klauzula wskazująca, jakie normy mają mieć zastosowanie do ewentualnej awarii wspólnej. Zwyczajowo umieszcza się klauzulę stosowania *York-Antwerp Rules* z r. 1924 (*„General average shall be adjusted to be appointed by the carrier and shall be payable according to the York-Antwerp Rules 1924"*) Reguły te zawierają szczegółowe postanowienia materialno-prawne, dotyczące awarii wspólnej.

Jeżeli chodzi o kwestię, jakie prawo stosować należy przy ocenie praw rzeczowych w dziedzinie żeglugi morskiej,

jak np. prawa własności, hipoteki, zastawu ustawowego oraz przywilejów na statku, naogół uznaje się prawo bandery.[7]

Co się tyczy uprawnień i pełnomocnictw ustawowych kapitana statku, jako pełnomocnika armatora, oraz odpowiedzialności armatora za jego czynności w zakresie eksploatacji statku, to należy stosować prawo bandery. Doktryna i judykatura niejednokrotnie w tym sensie się wypowiedziały.[8]

Poza zagadnieniem stosowania materialnych zasad prawnych aktualna jest w międzynarodowej żegludze kwestia właściwości sądu do roztrzygnięcia sporów. Kwestię tę normują na terytorium każdego państwa szczególne przepisy. W odniesieniu do armatora § 488 khn postanawia, że armator bez względu na to, czy odpowiada osobiście, czy tylko majątkiem morskim (statkiem i frachtem), może być pozwany w sądzie portu ojczystego. Poza tym w kwestii właściwości sądu w sporach z armatorem i kapitanem statku może, w myśl ogólnych zasad prawnych, decydować miejsce zamieszkania dłużnika, siedziba przedsiębiorstwa oraz miejsce wykonania umowy, popełnienia czynu niedozwolonego i położenia majątku. Zasady te są w każdym państwie uznane, jeżeli chodzi o własne terytorium, natomiast w prywatno-prawnych stosunkach międzynarodowych nie ma jednolitych zasad co do właściwości sądu, co zmusza do analogicznego stosowania ogólnie uznawanych zasad[9]. W odniesieniu do skarg z tytułu szkód, spowodowanych zderzeniem statków, starano się co prawda, na międzynarodowym terenie ustalić jednolite zasady właściwości sądu. Wysiłki pod tym względem szły ze strony Międzynarodowego Komitetu Morskiego, który na konferencji w Amsterdamie w r. 1904 ujął swoje propozycje w postaci projektu konwencji międzynarodowej. Odnośnej konwencji dotąd nie zawarto.

Powyższe uwagi na temat międzynarodowego prawa handlowego morskiego świadczą o tym, jak zawiłe są te zagadnienia, zwłaszcza, o ile chodzi o kolizje norm materialnych. Jest to dziedzina niezmiernie trudna do unormowania jednolitymi przepisami i stanowi obszerne pole do badań i prac naukowych. W wyniku powyższych rozważań możemy jednak w sprawie stosowania norm prawa materialnego dojść do następujących wniosków:

Co do formy i skuteczności prawnej umowy przewozowej i konosamentu powinno decydować prawo miejsca zawarcia umowy lub wystawienia konosamentu *(lex loci contractus)*. W kwestiach, dotyczących wykonania zobowiązań, wynikających z umowy przewozowej i konosamentu,

oraz w kwestiach, dotyczących skutków niewykonania tych zobowiązań, powinno się „ze względów praktycznych“ [10] dać pierwszeństwo prawu miejsca wykonania *(lex solutionis)*, tj. prawu portu przeznaczenia. Jeżeli zaś chodzi o skutki prawne czynów niedozwolonych, w szczególności zderzenia statków, powstałego z winy załogi, powinno decydować prawo miejsca popełnienia czynu *(lex delicti commissi)*, z wyjątkiem zderzeń statków na pełnym morzu. W odniesieniu do takich zderzeń powinno się stosować prawo bandery tego statku *(loi de pavillon, law of flag)*, który zawinił lub jest obwiniony. *Ius fori*, czyli prawo sądu wezwanego odgrywa zarówno przy stosunkach umownych jak i przy czynach niedozwolonych rolę pomocniczą.

CHARAKTER MORSKIEJ ŻEGLUGI HANDLOWEJ PRAWO BANDERY. REJESTR OKRĘTOWY

Prawo handlowe morskie dotyczy stosunków prywatnoprawnych w żegludze, uprawianej przy pomocy statków handlowych morskich. Istotę statku handlowego morskiego *(merchant ship, navire marchand. Kauffahrteischiff)* określa § 474 khn. Decydującą cechą takiego statku jest jego przeznaczenie do celów zarobkowych w żegludze morskiej. Nie wpływa na jego charakter używanie go także w żegludze śródlądowej, gdyż statek nie może posiadać jednocześnie charakteru prawnego statku handlowego morskiego i statku handlowego żeglugi śródlądowej [11]. Przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej i tym samym charakter statków handlowych morskich posiadają przede wszystkim: statki morskie, przewożące osoby i towary, dalekomorskie i większe kabotażowe statki rybackie oraz prywatne statki ratownicze, holownicze i pilotowe; natomiast nie należy do nich zaliczać okrętów wojennych. statków celnych, policyjnych, szkolnych oraz jachtów. Jeżeli chodzi o jachty, wychodzące na pełne morze, i statki szkolne, to chociaż art. 9 ustawy o polskich statkach handlowych morskich z dn. 28. V. 1920 *(Dz. U. R. P.* nr 47 poz. 285) postanawia, że przepisy tej ustawy mają także do nich zastosowanie, to jednak przez to takie statki nie stają się statkami handlowymi morskimi w rozumieniu prawa handlowego morskiego

Kto w celach zarobkowych we własnym imieniu uprawia żeglugę morską jest kupcem w rozumieniu prawa handlowego (art. 2 kh.). Zwykle nie jest to kupiec jednoosobowy, lecz spółka handlowa, zazwyczaj akcyjna. W Polsce główne przedsiębiorstwa żeglugowe („Żegluga Polska", „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe", „Gdynia-Ameryka, Linie Żeglugowe") są spółkami akcyjnymi, w których zaangażowany jest kapitał państwowy. Również „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" jest spółką akcyjną.

Każdy statek handlowy morski ma swoją przynależność państwową i ujawnia ją na zewnątrz przez wywieszenie bandery handlowej państwa, w którym jest zarejestrowany. Warunki uzyskania przez polskie handlowe statki morskie przynależności państwowej i tym samym prawa wywieszania polskiej bandery handlowej reguluje ustawa z dn. 28. V. 1920 o polskich statkach handlowych morskich. *(Dz. U. R. P.* nr 47, poz. 285), znowelizowana rozporządzeniem Prez. Rzplitej z dn. 6. III. 1928 *(Dz. U. R. P.* nr 29, poz. 269) i ustawą z dn. 10. III. 1932 *(Dz. U. R. P.* nr 32, poz. 334). Sprawę wywieszania bandery handlowej przez państwo pozbawione wybrzeża morskiego reguluje Deklaracja Barcelońska z dn. 20. IV. 1921 *(Dz. U. R. P.* z r. 1925 nr 47, poz. 328). Dowodem przynależności państwowej jest wyciąg z rejestru okrętowego, czyli certyfikat okrętowy *(certificate of registry)*. Posiadając ten dowód i wywieszając banderę handlową, statek nie korzysta z prawa eksterytorialności w tej mierze, jak okręt wojenny, gdyż podlega w obcych portach i wodach terytorialnych zasadniczo zwierzchnictwu państwa przybrzeżnego i tym samym jego jurysdykcji. Państwo przybrzeżne rezygnuje jednak zwykle z jurysdykcji w zakresie wewnętrznych stosunków obcego statku handlowego morskiego, w szczególności sporów wzajemnych pomiędzy kapitanem statku i członkami załogi. Do wewnętrznych stosunków zalicza się także sprawy dyscyplinarne załogi. Natomiast państwo przybrzeżne wykonywa jurysdykcję w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego i cła.[12]

Statki handlowe morskie podlegają przymusowej rejestracji w publicznym rejestrze, tzw. rejestrze okrętowym, z wyjątkiem statków o pojemności poniżej 50 m³ brutto. Zasadniczo właściwość statku handlowego morskiego niezależna jest od warunku rejestracji. Istnieją bowiem statki handlowe morskie niezarejestrowane (poniżej 50 m³). Z drugiej strony jest możliwe, że statek, nie będący statkiem handlowym morskim w rozumieniu prawa, jak np. jacht morski, wychodzący na pełne morze. lub morski statek szkolny, podlega przymusowej rejestracji w rejestrze okrętowym. Urządzenie i prowadzenie rejestru normuje rozporządzenie Ministra b. dzielnicy pruskiej z dn. 18. I. 1921 *(Dz. U. R. P.* nr 10, poz. 58), zmienione rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Spraw Wojskowych z dn. 26. VI. 1929 *(Dz. U. R. P.* nr 57, poz. 450). Rejestr okrętowy prowadzony jest dla polskich statków handlowych morskich w Sądzie Grodzkim w Gdyni i w Urzędzie Marynarki Handlowej

w Gdańsku, [13] zależnie od tego, czy port ojczysty statku (port, z którego statek uprawia żeglugę) jest Gdynia, czy też Gdańsk. W związku z rozszerzeniem wybrzeża morskiego sprawa rejestracji statków w sądach (przypuszczalnie grodzkich) będzie na nowo uregulowana.

Wspomniana ustawa z dn. 28. V. 1920 o polskich statkach handlowych morskich w brzmieniu cytowanych nowel zawiera następujące zasadnicze postanowienia:

Art. 1 Za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność państwa, obywateli polskich oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i w których:

a) wszystkie udziały w akcjach są imienne,
b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przekracza 49 %,
c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni,
d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Za polskie statki handlowe morskie uznaje się również statki spółek dla żeglugi transatlantyckiej oraz spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego, zwolnionych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu od przestrzegania warunków, przewidzianych w p. b) i d).

Zwolnienie od przestrzegania warunku przewidzianego w p. d) może być udzielone nie dłużej jak do końca 1938 r.

Art. 2 Również za polski statek handlowy morski uznaje się statek, którego co najmniej $^{3}/_{5}$ należy do osób wymienionych w art. 1, o ile pełnomocnik właścicieli jest obywatelem polskim.

Art. 3. Spółki firmowo-komandytowe, których odpowiedzialni osobiście spólnicy nie są obcokrajowcami, korzystają z praw, służących w myśl ustawy niniejszej obywatelom polskim; spółki firmowe i firmowo-komandytowe, nie czyniące zadość temu wymaganiu, traktowane są na równi z obcokrajowcami. Postanowienie to nie ma zastosowania do spółek dla żeglugi transoceanicznej oraz spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego, powstałych do roku 1938 włącznie.

Art. 4 Przy ocenie kwalifikacyj osób fizycznych i prawnych (art. 1 — 3) celem uznania statków, do nich należących.

za statki handlowe polskie na równi z obywatelami Rzeczypospolitej traktowane mogą być osoby, nie posiadające obywatelstwa, lecz należące do narodowości polskiej. Uznanie przynależności obcokrajowców do narodowości polskiej może nastąpić w tym razie za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych.

Statek, który nie odpowiada powyższym warunkom ustawowym, nie jest uważany za polski statek handlowy morski. Dla stwierdzenia praw, służących polskim statkom handlowym morskim, wymagane jest zarejestrowanie statku w rejestrze okrętowym. Od obowiązku tego zwolnione są statki o pojemności poniżej 50 m^3 (art. 10). Rejestr okrętowy jest rejestrem publicznym i zawiera wszystkie dane, potrzebne do zindywidualizowania statku, w szczególności stwierdza jego nazwę, pojemność, port ojczysty jako też własność i obciążenia. Statek, który jest nabyty zagranicą i ma być zarejestrowany w Polsce, może od właściwego konsula polskiego otrzymać tymczasowe świadectwo o banderze dla odbycia podróży do kraju (art. 15). Certyfikat okrętowy powinien być stale przechowywany na statku (art. 17, 18). Z chwilą utraty praw polskiego statku handlowego morskiego, zatonięcia lub uznania go za niezdatny do naprawy, należy go wykreślić z rejestru (art. 21). Każdy statek powinien posiadać świadectwo pomiarowe (Rozp. Prez. R. P. z dn. 17. V. 1927 o pomiarze statków handl. morskich, *Dz. U. R. P.* nr 47, poz. 422, Rozp. Min. Przem. i H. z dn. 24. XI. 1927 *Dz. U. R. P.* nr 105, poz. 906) i świadectwo bezpieczeństwa (Rozp. Prez. R. P. z dn. 24. XI. 1930 o bezp. statków morskich, *Dz. U. R. P.* nr 80, poz. 632).

Wygląd polskiej bandery handlowej został ustalony w art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczpospolitej z dn. 13. XII 1927 o godłach i barwach państwowych (*Dz. U. R. P.* nr 115, poz. 980). Jest to płachta o barwach państwowych, na której w środku białego pasa umieszczony jest herb państwowy.

PODMIOTY PRAWA HANDLOWEGO MORSKIEGO

Armator i jego odpowiedzialność

Przedsiębiorca żeglugowy, czyli ten, kto eksploatuje statek handlowy morski we własnym imieniu, jest powszechnie zwany armatorem. Rozróżnia się armatora w znaczeniu właściciela lub współwłaściciela statku handlowego morskiego (franc. *armateur propriétaire* niem. *Reeder,* § 484 khn) i armatora w znaczeniu osoby, która, nie będąc właścicielem lub współwłaścicielem statku, wyposaża go i uprawia nim, bądź sama bądź przez swego kapitana, żeglugę zarobkową we własnym imieniu (franc. *armateur non propriétaire,* niem. *Ausrüster,* § 510 khn). Osobę taką uważa się w stosunku do osób trzecich za armatora w znaczeniu właściciela statku, to znaczy, że w stosunku do osób trzecich posiada on prawa i obowiązki armatora w tym znaczeniu. Uprawianie żeglugi przez taką osobę cudzym statkiem odbywa się zwykle na podstawie umowy najmu statku. O *time-charter'ze* będzie mowa poniżej.

W polskiej terminologii morskiej jak i we francuskiej przyjął się wyraz armator *(armateur)* w znaczeniu przedsiębiorcy, eksploatującego statek handlowy morski własny lub cudzy. Praca niniejsza wychodzi, tak jak khn i *Code de commerce,* z założenia, że regułę stanowi eksploatowanie statku przez samego właściciela i dlatego, używając wyrazu armator, ma przede wszystkim na myśli właściciela który swój własny statek eksploatuje.

Współwłaściciele statku tworzą tzw. spółkę okrętową (ang. *coowners,* franc. *copropriété de navire,* niem. *Reederei, Partenreederei).* Jest to spółka cywilna, oparta na współwłasności statku. Dla stosunków wzajemnych współwłaścicieli miarodajna jest przede wszystkim umowa spółkowa. Jeżeli umowa ta nie stanowi inaczej, mają do spółki zastosowanie zasady ustawowe, zawarte w khn.

Głównie z armatorem nawiązują się stosunki prawne w żegludze morskiej. Odpowiedzialność jego, wynikająca

z nawiązywanych z nim stosunków prawnych, kształtuje się nieco inaczej, aniżeli przewidują ogólne zasady prawa handlowego i cywilnego, dotyczące odpowiedzialności prawnej. Jego odpowiedzialność specjalną tłumaczy się wyjątkowymi okolicznościami i warunkami, w których on pracuje, a w szczególności ryzykiem, na które jego majątek i zobowiązania są narażone. Odpowiedzialność ta może według norm khn być rozmaita w poszczególnych przypadkach, a mianowicie:

1) o s o b i s t a, czyli całkiem nieograniczona,
2) o g r a n i c z o n a o s o b i s t a (do pewnej kwoty),
3) r z e c z o w a, czyli ograniczona do przedmiotów majątku morskiego armatora, tj. statku wraz z przynależnościami i frachtu,
4) o s o b i s t a lub o g r a n i c z o n a o s o b i s t a przy istnieniu w jednym lub drugim przypadku ustawowego zabezpieczenia rzeczowego dla odnośnej pretensji na majątku morskim armatora.

Zasadniczo armator odpowiada, czy to *ex contractu*, czy *ex delicto*, jak każdy inny dłużnik, osobiście, czyli całym swym majątkiem bez ograniczenia. Zasada osobistej odpowiedzialności za zobowiązanie umowne i czyny jest jedną z naczelnych zasad prawa cywilnego. Khn podkreśla tę zasadę w kilku przypadkach w odniesieniu do armatora. Odpowiada on osobiście za roszczenia marynarzy z umów o pracę (§ 487 khn) jak również za roszczenia, za które według ustawy odpowiada armator z reguły w zakresie ograniczonym (statkiem i frachtem), ale które wynikają z zawartych z nim umów, których wykonanie armator specjalnie zagwarantował lub też których niewykonanie lub nienależyte wykonanie nastąpiło z jego winy (§ 486 ust. 2 khn).

W niektórych przypadkach zachodzi po stronie armatora odpowiedzialność osobista, ograniczona do pewnej kwoty. Odpowiedzialność taka istnieje np., jeżeli armator zainkasuje należność frachtową obciążoną uprzywilejowanym ustawowym prawem zastawu na rzecz wierzyciela statku. Z chwilą pobrania obciążonej należności prawo zastawu wygasa z powodu przelania jej do majątku armatora. Dlatego też odpowiedzialność jego w stosunku do wierzyciela statku staje się osobista, ale ograniczona do wysokości pobranej sumy frachtowej (§ 771 khn ust. 4). Podobny przypadek zachodzi, gdy kapitan z powodu nagłej konieczności zmuszony jest sprzedać statek poza portem ojczystym, np. z powodu rozbicia się i niemożności dalszego jego użytku. Wtedy odpowiada armator w stosunku do wierzycieli statku, posiadających

uprzywilejowane ustawowe prawo zastawu na statku, osobiście, ale również tylko w ograniczonym zakresie, mianowicie do wysokości uzyskanej sumy sprzedaży (§ 773 khn). Dalsze przypadki odpowiedzialności ograniczonej osobistej przewidują §§ 771 ust. 5, 772, 774, 775 khn. Najważniejszym z nich jest wymieniony § 774 khn. Paragraf ten przewiduje, że armator, jeżeli wyśle statek, na którym ciąży uprzywilejowane ustawowe prawo zastawu na rzecz wierzyciela statku, w nową podróż, która spowoduje zmniejszenie wartości statku i tym samym zmniejszenie zabezpieczenia rzeczowego, odpowiada za zmniejszenie zabezpieczenia osobiście, ale tylko do kwoty, o którą wartość statku się zmniejszyła.

W kilku ważnych przypadkach, mających dla armatora wielkie znaczenie praktyczne, ustawodawca ograniczył jego odpowiedzialność do niektórych jego przedmiotów majątkowych, mianowicie do statku wraz z przynależnościami i frachtu, czyli do tzw. majątku morskiego (*fortune de mer*). Taka odpowiedzialność rzeczowa armatora istnieje według § 486 ust. 1 p. 1 — 3 khn, jeżeli roszczenie w stosunku do niego:

1) wynika z czynności prawnej, której dokonał kapitan statku na mocy swych pełnomocnictw ustawowych, a nie specjalnego upoważnienia ze strony armatora,

2) wynika z niewykonania, niedostatecznego lub wadliwego wykonania zawartej przez armatora umowy, jeżeli wykonanie umowy wchodzi w zakres powinności służbowych kapitana statku, przy czym nie odgrywa roli, czy zachodzi wina osoby należącej do załogi, czy nie,

3) powstało wskutek winy (czynu bezprawnego) osoby należącej do załogi.

Odpowiedzialność w przypadkach ad 1) i 2) staje się nieograniczona, czyli osobista wtedy, jeżeli armator ponosi winę niewykonania umowy lub też wykonanie umowy specjalnie zagwarantował. O dalszych przypadkach rzeczowej odpowiedzialności armatora, ograniczonej do majątku morskiego, jest mowa w § 532, 725, 726, 751, 753, 632 ust. 3, 679 khn. Są to przypadki odpowiedzialności armatora w stosunku do roszczeń kapitana statku z tytułu wydatków, poniesionych przez kapitana z własnych funduszów na rzecz armatora bez jego specjalnego zlecenia, oraz z tytułu transakcyj na rzecz armatora, w których kapitan bez specjalnego zlecenia armatora osobiście się zobowiązał, jak również w stosunku do należności, przypadających od statku z tytułu pokrycia awarii wspólnej i kosztów ratowania statku, jako

też w stosunku do roszczeń, wynikających z pożyczek bodmeryjnych.[14]

Rzeczowa odpowiedzialność armatora, obejmująca statek i fracht, rozciąga się na statek wraz z przynależnościami i fracht brutto, przy czym miarodajne są kwoty frachtowe, pochodzące z tej podróży, podczas której lub w związku z którą powstało zobowiązanie armatora. Przez fracht brutto rozumie się pełny umówiony fracht bez żadnych potrąceń.

Omawiana odpowiedzialność rzeczowa armatora, ograniczona do statku i frachtu, stanowi w khn główny system odpowiedzialności armatora. W literaturze nazywa się ten system niemieckim systemem odpowiedzialności ograniczonej. Znalazł on także zastosowanie w ustawodawstwach skandynawskich. Jego istota polega na ograniczeniu odpowiedzialności do statku i frachtu przy równoczesnym przyznaniu uprzywilejowanego prawa zastawu na obu przedmiotach dla wierzycieli statku, którzy to prawo mogą realizować w stosunku do każdorazowego nabywcy statku czy też cesjonariusza frachtu. Literatura niemiecka nazywa ten system także systemem egzekucyjnym lub systemem odpowiedzialności rzeczowej (*Exekutions — oder Sachhaftungssystem,* por. v. G i e r k e, *Handels — und Schiffahrtsrecht,* str. 669, 1941; S c h a p s, *Seerecht,* t. I. str. 109, 1921). W innych ustawodawstwach stosuje się odmienne systemy, np. we Francji, Belgii, Italii, Hiszpanii, Portugalii, Rumunii, Turcji, Holandii, Ameryce Południowej — francuski system abandonowy (odpowiedzialność zasadniczo nieograniczona, czyli osobista, od której armator może się w niektórych przypadkach uwolnić przez porzucenie, czyli tzw. abandon statku i frachtu). Inny charakter ma północno-amerykański system ograniczonej odpowiedzialności osobistej (armator odpowiada wartością statku i frachtu), obok której istnieje prawo abandonu, i system angielski, przyjęty w *Merchant Shipping Act* z 1894, a polegający na tym, że armator odpowiada całym swym majątkiem, ale w każdym przypadku tylko do pewnej maksymalnej kwoty od każdej tony pomiarowej statku. Międzynarodowa Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków z dn. 25. VIII. 1924, podpisana w Brukseli,[15] przewiduje zasadniczo ograniczenie odpowiedzialności armatora do wartości statku i frachtu, ustalając w niektórych przypadkach specjalną granicę, mianowicie kwotę, ponad którą odpowiedzialność nie istnieje (8 f. szterl. za każdą tonę pomiarową statku).

Przyjęta w khn odpowiedzialność rzeczowa armatora, ograniczona do majątku morskiego, wywołała w literaturze wielki spór co do swej istoty oraz charakteru prawnego majątku morskiego. Niektórzy teoretycy [16] przypisują majątkowi morskiemu armatora nawet pewnego rodzaju osobowość prawną. Nie da się to pogodzić z tym, że statek i fracht są przedmiotem prawa własności armatora, a przedmiot prawa nie może być równocześnie podmiotem prawa. Omawiana odpowiedzialność armatora nazywana jest w literaturze także „nieosobistą" *(„unpersönlich")*. Idzie ona według khn w parze z uprzywilejowanym ustawowym prawem zastawu na majątku morskim armatora na rzecz wierzycieli statku, które może być realizowane także wobec nabywcy majątku morskiego. Są to przypadki odpowiedzialności armatora, przewidziane w §§ 486 ust. 1 p. 1—3, 532, 725, 726 ust. 1, 751, 753 ust. 1, 632, 679, 734 p. 4—9, 755, 756 khn.

Poza osobistą, ograniczoną osobistą oraz rzeczową odpowiedzialnością armatora przewiduje khn, w odniesieniu do niektórych zobowiązań armatora, osobistą lub ograniczoną osobistą odpowiedzialność przy istnieniu rzeczowego zabezpieczenia dla odnośnej pretensji. Są to przede wszystkim przypadki osobistej odpowiedzialności przy istnieniu uprzywilejowanego prawa zastawu na majątku morskim na rzecz wierzycieli statku (§§ 754 p. 1—3, 10, 755, 756 khn). Jednym z głównych przypadków jest odpowiedzialność armatora za należności załogi z tytułu umowy o pracę na statku (§§ 487, 754 p. 3, 755, 756 khn).

W żegludze przybrzeżnej zdarza się, że armator jest równocześnie kapitanem swego statku *(Reederschiffer)*. Istnieją trzy teorie co do odpowiedzialności takiej *„duplex persona"*. Według zdania niektórych teoretyków (np. Lewis, Cosack) nie można w tym przypadku rozdzielać jednej osoby na dwie, gdyż jedna osoba nie może być równocześnie dwiema osobami, wobec czego armator, będący równocześnie kapitanem statku, powinien odpowiadać tylko w swym charakterze przeważającym, tj. jako armator. Druga teoria (Ehrenberg, Sievekig, Brandis) sztucznie rozdziela osobę, o której mowa, na dwie i konstruuje dwurodzajową odpowiedzialność. Z powyższych teoryj jedynie słuszna wydaje się teoria, która zasadniczo przyjmuje odpowiedzialność armatora, gdyż funkcja armatora, jako przeważająca, powinna decydować.

K a p i t a n   s t a t k u

Kapitan statku handlowego (ang. *captain, master*, franc. *capitaine*, niem. *Schiffer, Schiffsführer)* jest to osoba, która z ramienia armatora na podstawie zawartej z nim umowy kieruje statkiem.

Zasadniczym obowiązkiem kapitana statku jest przestrzeganie staranności sumiennego kapitana statku (§ 511 khn).

Obok zasadniczego obowiązku staranności sumiennego kapitana statku, ustawa nakłada na kapitana wiele szczególnych obowiązków. Mając na względzie powyższy ogólny obowiązek i szczególne obowiązki, ustawa ustala zasadę, że kapitan odpowiada za wszystkie szkody, powstałe wskutek naruszenia obowiązków kapitańskich (§ 511 khn). Odpowiedzialność tę ponosi on nie tylko w stosunku do armatora, ale także w stosunku do podróżnych oraz osób zainteresowanych ładunkiem (§ 535 khn), tj. wysyłającego, załadowcy i odbiorcy przewożonego ładunku, załogi jak również w stosunku do wierzyciela statku, którego pretensja powstała z transakcji o charakterze kredytowym, dokonanej przez kapitana w czasie podróży (§ 528 khn), a więc także wierzyciela bodmeryjnego.

Do poszczególnych obowiązków kapitana statku należy: przygotowanie statku do wyjazdu, zaopatrzenie go w załogę, prowiant i potrzebne dokumenty okrętowe,[17] należyte rozmieszczenie ładunku na statku (ang. *proper stowage)*, stosowanie się do przepisów na wodach terytorialnych i w portach, szczególnie do przepisów policyjnych, podatkowych i celnych, sprawowanie nadzoru nad ładowaniem ładunku na statek (osobiście lub przez starszego oficera), obecność na statku w razie niebezpieczeństwa bezpośredniego, jak również podczas podróży na pełnym morzu (§§ 513, 517 khn). Do obowiązków kapitana należy też prowadzenie d z i e n n i k a   o k r ę t o w e g o i, o ile możności, codziennie wpisywanie do niego wszystkich ważniejszych wydarzeń i okoliczności podczas podróży, w szczególności kursu podróży, linii zanurzenia statku, korzystania z pilota, zmiany personelu marynarskiego, wszystkich wypadków morskich, dotyczących statku i ładunku, wszystkich urodzeń i wypadków śmierci oraz wymierzonych kar dyscyplinarnych (§§ 519, 520 khn). Poza khn przewiduje także ustawa żeglarska z 2. VI. 1902 jako obowiązek kapitana notowanie niektórych faktów w dzienniku okrętowym, np. przedterminowego zwolnienia marynarza, wyrzucenia niebezpiecznych ładunków, należących do marynarzy, zażaleń załogi itd. (por. §§ 13, 43, 57, 70, 89, 99, 124 ust. 2 tejże usta-

wy). Po przyjeździe statku z zagranicy lub przed wyjazdem statku zagranicę powinien kapitan zgłosić statek i ładunek do odprawy celnej i przedstawić urzędowi celnemu w porcie manifest (spis towarów), konosamenty oraz spis bagażów i innych przywiezionych przedmiotów, podlegających ocleniu (Art. 83 prawa celnego z 27. X. 1933, *Dz. U. R. P.* nr 84, poz. 610).

W stosunku do zainteresowanych ładunkiem (wysyłającego, załadowcy, odbiorcy) kapitan obowiązany jest zaopiekować się przewożonym ładunkiem w miarę możności jak najlepiej (§ 535 khn).

O wszystkich wypadkach, dotyczących statku lub ładunku podczas podróży a powodujących szkodę materialną — takim wypadkiem jest również zawinięcie z konieczności do innego portu niż do portu przeznaczenia — kapitan obowiązany jest przy udziale dostatecznej ilości świadków spośród załogi zgłosić w sądzie, a zagranicą w konsulacie[18], tzw. protest morski (ang. *sea protest*, franc. *rapport de mer*, niem. *Verklarung*), tj. złożyć deklarację, dotyczącą wypadku i zarządzeń wydanych w związku z wypadkiem, z wnioskiem o ustalenie stanu faktycznego (§§ 522, 523 khn). Protest powinien być zgłoszony bezzwłocznie: 1) w porcie przeznaczenia, a jeżeli jest kilka takich portów, w pierwszym, do którego statek po wypadku zawinął; 2) ewentualnie w porcie, do którego statek z konieczności zawinął, aby przeprowadzić naprawę statku lub wyładować ładunek, albo też 3) w pierwszym osiągalnym odpowiednim miejscu, jeżeli musiano zaniechać dalszej podróży (§ 522 khn). Ustawa podkreśla, że obowiązek kapitana do zgłoszenia protestu morskiego trwa także po utracie statku (§ 535 khn). Sąd lub też konsulat, uwzględniwszy notowania w dzienniku okrętowym, wysłuchawszy świadków (ewentualnie pod przysięgą) i zbadawszy całokształt sprawy, sporządza akt formalny, zawierający dokładne ustalenie okoliczności wypadku i powstałych szkód.[19]

Sporządzenie protestu morskiego ma na celu zabezpieczenie dowodu co do okoliczności wypadku.

Mimo, że rola kapitana jako reprezentanta interesów handlowych armatora zmniejszyła się w ostatnich czasach wskutek wzrastającej szybkości komunikacji i udoskonalającej się, dzięki fachowej działalności maklerów i ekspedytorów, techniki handlu morskiego, sięga zakres jego władzy zawsze jeszcze dość daleko. Jest on nautycznym kierownikiem statku, wykonywującym w znacznym zakresie władzę dyscyplinarną nad personelem marynarskim (§ 91 ż), ale także z mocy usta-

wy w pewnym zakresie przedstawicielem armatora w sprawach handlowych, dotyczących eksploatacji statku. Jego ustawowe pełnomocnictwo może, co prawda, armator ograniczyć w drodze specjalnej umowy czy też zlecenia. Na takie ograniczenie pełnomocnictw ustawowych może się armator powoływać w stosunku do osób trzecich i uwolnić się od odpowiedzialności za działanie kapitana, który przekroczył granice swych uprawnień, jeżeli ograniczenie było znane osobom trzecim (§ 531 khn). Ciężar dowodu, że osoby trzecie znały ograniczenie, spoczywa na armatorze.

Jeżeli statek znajduje się poza portem ojczystym, kapitan na mocy swych pełnomocnictw ustawowych ma w stosunku do osób trzecich prawo do wykonywania na rzecz armatora wszelkiego rodzaju transakcyj i aktów prawnych w zakresie wyposażenia, obsadzenia statku załogą, zaprowiantowania statku, jak w ogóle załatwiania wszystkiego, co potrzebne jest do wykonania podróży. W szczególności jest on uprawniony do zawierania umów przewozowych oraz wytaczania powództw w sprawach, wchodzących w zakres jego uprawnień kapitańskich (§ 527 khn).

Ważność transakcyj handlowych, dokonanych przez kapitana na mocy jego pełnomocnictw ustawowych na rzecz armatora, jest niezależna od celowości ich wyboru, sposobu zużytkowania uzyskanego kredytu, jak również od okoliczności, czy kapitan posiadał dostateczną ilość pieniędzy i nie potrzebował zawierać transakcji kredytowej, chyba że druga strona, z którą zawierał umowę, była w złej wierze (§ 528 khn).

W żadnym razie nie wolno kapitanowi zawierać transakcyj kredytowych, obciążających armatora o s o b i s t ą odpowiedzialnością, tj. obejmującą cały jego majątek (np. podpisywać w jego imieniu weksli), jak tylko na mocy wyraźnie udzielonego pełnomocnictwa (§ 529 khn).

Kapitan nie odpowiada wobec osób trzecich za czynności prawne, których dokonywa na rzecz armatora w granicach swych pełnomocnictw ustawowych jako jego przedstawiciel w zakresie eksploatacji handlowej statku, chyba że osobiście gwarantował wykonanie zobowiązania lub też przekroczył swe uprawnienia ustawowe; natomiast za wszystkie te czynności kapitana odpowiada armator, ale tylko statkiem i frachtem (§ 533 khn).

Uprawnienia ustawowe, które kapitan posiada jako przedstawiciel armatora, nie służą mu, gdy statek zawinie do portu ojczystego. Wtedy bowiem armator może sam za siebie działać, a kapitan, poza angażowaniem personelu na statek,

może go tylko wówczas zastępować, jeżeli posiada pełnomocnictwo od niego lub też inny tytuł do działania w jego zastępstwie (§ 526 khn).

Poza ustawowym zastępstwem armatora, kapitan sprawuje również z mocy ustawy zastępstwo osób, zainteresowanych bezpośrednio przewożonym ładunkiem. Kapitan powinien jak najlepiej zaopiekować się ładunkiem. Jeżeli ładunkowi grozi uszkodzenie lub utrata, ma on prawo zastosować w nagłych wypadkach w interesie i zastępstwie powyższych osób środki, które są potrzebne dla zachowania ładunku; powinien przedtem jednak, o ile możności, uzyskać instrukcję od nich, a jeżeli nie jest to możliwe, bezzwłocznie po zastosowaniu środka poinformować ich o swym zarządzeniu. W razie konieczności może kapitan także ładunek wyładować przed dowiezieniem go do portu przeznaczenia, a nawet sprzedać lub zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną pod zastaw ładunku, jednak tylko w przypadkach wyjątkowych, jeżeli ładunkowi grozi znaczna szkoda (np. ładunek psuje się w drodze), a sprzedaż bądź pożyczka są bezwzględnie konieczne, aby uchronić ładunek od utraty lub uszkodzenia. W przypadku zatrzymania lub zajęcia ładunku, czy to przez państwo wojujące, czy to wskutek zarządzenia sądowego lub administracyjnego, kapitan ma prawo i obowiązek „reklamować" ładunek przed trybunałem łupów (kaperskich) państwa wojującego, lub domagać się w sądzie bądź wobec władzy administracyjnej zwrotu ładunku (§ 535 khn). Poza wypadkami, gdy ładunkowi grozi uszkodzenie lub utrata, kapitan może zaciągnąć pożyczkę pod zastaw ładunku, sprzedać lub zużyć jego część, jeżeli jest to bezwzględnie konieczne, aby umożliwić ukończenie podróży. Całego ładunku w tym celu nie wolno mu ani sprzedawać, ani zużywać (§ 538 khn).

Logiczną konsekwencją działania kapitana statku poza portem ojczystym jako przedstawiciela armatora z mocy ustawy jest odpowiedzialność armatora za wszelkie odnoszące się do ładunku transakcje i zarządzenia kapitana jako takiego.

Zaznaczyć należy, że powyżej omawiane pełnomocnictwa ustawowe kapitana, jako przedstawiciela armatora i zainteresowanych ładunkiem, nie mają dzisiaj wobec utrzymywania przez przedsiębiorstwa żeglugi licznych ajentur zagranicą oraz wobec łatwości komunikowania się za pomocą telegrafu, telefonu i radia większego znaczenia, niemniej mogą jednak w wyjątkowych przypadkach mieć zastosowanie.

Świadczenia i inne obowiązki armatora wobec kapitana wynikają przede wszystkim z zawartej pomiędzy nimi umowy, która zwykle jest umową o pracę[20], a może mieć także cechy zlecenia. Charakterystyczną cechą stosunku umownego pomiędzy nimi jest prawo armatora do przedterminowego rozwiązaniu stosunku bez ważnej przyczyny, wykonalne w każdej chwili, chociaż by umowa co innego przewidywała, przy czym kapitan zachowuje ograniczone prawo do odszkodowania w przypadku takiego rozwiązania umowy (§ 545 khn i nast.). Nieznane przy innych stosunkach umownych prawo przedterminowego rozwiązania stosunku bez ważnej przyczyny tłumaczy się tym, że armator powinien posiadać w osobie kapitana, któremu powierzył opiekę nad statkiem, ludźmi i ładunkiem, człowieka, do którego ma absolutne zaufanie, a jeżeli zaufanie do niego traci, powinien mieć możność zwolnienia go z obowiązku bez zachowania jakiegokolwiek terminu.

Według ustawy armator obowiązany jest do bezpłatnego leczenia kapitana. Zasadnicze świadczenia armatora z tego tytułu są następujące:

Jeżeli kapitan wskutek choroby lub skaleczenia nie rozpoczął podróży, otrzymuje on od armatora bezpłatne wyżywienie i leczenie przez 26 tygodni, a jeżeli już podróż rozpoczął, przez 26 tygodni od chwili opuszczenia statku. W razie skaleczenia wskutek nieszczęśliwego wypadku przy pełnieniu służby czasokresy te, w związku z ubezpieczeniem od wypadków, ulegają skróceniu do 13 tygodni. Jednakże przy powstaniu choroby lub skaleczeniu po rozpoczęciu podróży, czasokresy ulegają skróceniu tylko wtedy, jeżeli kapitan wysiądzie w polskim porcie albo zostanie przewieziony z zagranicznego portu do szpitala w polskim porcie. Obowiązek armatora do leczenia ustaje z chwilą przejęcia opieki nad nim przez zakład ubezpieczeń społecznych.

Jeżeli chory lub skaleczony kapitan nie wraca na swym statku do kraju lub portu, gdzie został zaangażowany, wówczas ma on według swego wyboru prawo do bezpłatnego odstawienia go do portu, gdzie został zaangażowany, lub do odpowiedniego wynagrodzenia (§ 553 khn).

Płaca i inne świadczenia umowne należą się choremu lub skaleczonemu kapitanowi, jeżeli nie rozpoczął jeszcze podróży, aż do skończenia stosunku służbowego, a jeżeli rozpoczął już podróż, do dnia opuszczenia statku. Podczas pobytu w szpitalu nie zmniejsza się jego płaca (§ 553 a khn).

Prawo do leczenia i wyżywienia, do bezpłatnego powrotu i płacy w czasie leczenia nie służy kapitanowi, jeżeli wywołał chorobę lub skaleczenie wskutek popełnienia przestępstwa karnego lub jeżeli bezprawnie opuścił służbę.

W razie śmierci kapitana po rozpoczęciu służby, armator powinien uiścić płacę do dnia śmierci, nadto ponosi on koszty pogrzebu, jeżeli śmierć nastąpiła po rozpoczęciu podróży (§ 553b khn).

Załoga statku

Do załogi statku handlowego morskiego (ang. *crew*, franc. *équipage*, niem. *Schiffsbesatzung*) zalicza się: kapitana, oficerów statku i wszystkie osoby na statku, będące w stałym stosunku służbowym do armatora (§ 481 khn). Od załogi należy odróżnić zespół marynarzy na statku (ang. *seamen*, franc. *marins, matelots*, niem. *Schiffsmannschaft*), który obejmuje załogę poza kapitanem i oficerami statku.[21] Osobna ustawa, mianowicie ustawa żeglarska *(Seemannsordnung)* z dn. 2. VI. 1902 normuje stosunek służbowy marynarza do armatora i kapitana statku. Jest ona wyrazem opieki państwa nad marynarzem i zawiera szczegółowe postanowienia publiczno- i prywatno-prawne, dotyczące służby marynarskiej.

Ustawa żeglarska poddaje stosunek służbowy marynarza ze względów społecznych oraz ze względu na znaczenie marynarki handlowej dla gospodarstwa i bezpieczeństwa państwa daleko idącej kontroli i opiece władzy państwowej, a mianowicie tzw. urzędów żeglarskich *(Seemannsämter)*. Funkcje ich pełnią w odniesieniu do polskich statków handlowych morskich w kraju urzędy morskie,[22] a zagranicą konsulaty.

Marynarz, wstępując na służbę, otrzymuje książeczkę żeglarską, wystawioną przez urząd morski lub konsulat, a zawierającą jego personalia i istotne dane o jego stosunku służbowym. Dokument ten służy mu jako paszport wyjazdu zagranicę (§§ 7, 9, 16 ż). Przed rozpoczęciem podróży kapitan statku powinien w urzędzie morskim lub w konsulacie dokonać zaciągu najętych na statek marynarzy (§ 12 ż). Akt zaciągu odbywa się w formie sporządzenia przez urząd morski lub konsulat, w obecności kapitana lub innego pełnomocnika armatora i marynarzy, „roli zaciągowej“ (tj. spisu załogi, niem. *Musterrolle*, franc. *rôle d'équipage)*, która jest publicznym dokumentem i powinna się znajdować na statku. Dodatkowe zaciągi, po sporządzeniu „roli zaciągowej“, odby-

wają się przez odpowiednie uzupełnienie jej przez urząd morski lub konsulat. Gdy stosunek służbowy marynarza się kończy, kapitan ma obowiązek spowodować jego zwolnienie z zaciągu, a polega ono na tym, że obydwie strony zgłaszają w urzędzie morskim lub w konsulacie zakończenie stosunku służbowego, co pociąga za sobą wykreślenie marynarza z „roli zaciągowej" (§§ 18, 22 ż). Zaciąg i zwolnienie z zaciągu są aktami administracyjnymi władzy państwowej. Na ważność zawieranej z marynarzem umowy o pracę — może ona być ustną — akty te nie mają żadnego wpływu (§ 27 ż).

Konwencja dotycząca umowy najmu i repatriacji marynarzy z dn. 26. VII. 1926 (Dz. U. R. P. 1931 nr 106 poz. 821) ustala zasadnicze postanowienia umowy najmu marynarza i jego prawo do repatriacji do kraju ojczystego.

Marynarza, który po zaciągu bez dostatecznej przyczyny uchyla się od służby, można na wniosek kapitana zmusić do spełnienia obowiązku przez urząd morski, konsulat albo miejscową władzę bezpieczeństwa (§ 33 ż).

W razie katastrofy statku, stwierdzenia, że statek jest niezdatny do naprawy, lub w przypadku, gdy statek jako niewart naprawy zostanie publicznie sprzedany, jako też w razie zatrzymania i konfiskaty statku podczas wojny, umowa najmu marynarza wygasa z mocy prawa (§ 69 ż). W tych wszystkich przypadkach należy się marynarzowi, poza zarobioną płacą, odstawienie go do portu rozpoczęcia podróży na koszt armatora albo też, jeżeli kapitan tak zdecyduje, w zamian za to odpowiednie wynagrodzenie. W razie katastrofy statku należy mu się także odszkodowanie za każdy dzień bezrobocia w wysokości dotychczasowej płacy, jednakże nie dłużej niż przez 60 dni. Jeżeli marynarz jest ubezpieczony od bezrobocia, armator otrzymuje z Funduszu Pracy odpowiednie wyrównanie za odszkodowanie, wypłacone marynarzowi z tytułu bezrobocia. W razie stwierdzenia, że statek jest niezdatny do naprawy lub w przypadku, gdy statek jako niewart naprawy zostanie sprzedany, lub w razie zatrzymania i skonfiskowania go podczas wojny, należy się marynarzowi, poza zarobioną płacą i odstawieniem na koszt armatora do portu rozpoczęcia podróży, połowa płacy za czas powrotu (nowela z dn. 17. III. 1933, zmieniająca ustawę żeglarską, *Dz. U. R. P.* nr 22, poz. 164).

W niektórych przypadkach marynarz może być zwolniony przed terminem zakończenia stosunku służbowego, a mianowicie w razie stwierdzenia przed rozpoczęciem podróży jego niezdolności do służby, popełnienia przez niego ciężkiego wy-

kroczenia służbowego, w razie kradzieży, paserstwa, oszustwa, sprzeniewierzenia, sfałszowania dokumentów lub zbrodni, za grożonej karą śmierci albo ciężkiego więzienia, nabawienia się zaraźliwej choroby wenerycznej oraz w przypadku, gdy podróż nie może być rozpoczęta lub zostanie przerwana z powodu embarga, blokady, wojny, zakazu eksportu lub importu (§ 70 ż).

Ustawa żeglarska zawiera w sprawie świadczeń na rzecz marynarza liczne przepisy wiążące o charakterze publicznoprawnym, które w umowie o pracę marynarza nie powinny być pominięte, mianowicie o czasie pracy, odpoczynku niedzielnym oraz leczeniu marynarza. Poza tym znajdują się w tej ustawie przepisy karne, odnoszące się do kapitana, oficerów i marynarzy, a przewidujące kary na wolności i grzywny za przekroczenie obowiązków służbowych.

Kapitanowi nie wolno pozostawić marynarza zagranicą bez zezwolenia konsulatu (§ 83 ż).

Stanowiska kapitana i oficera na statku są bardzo odpowiedzialne, od ich kierownictwa bowiem zależy bezpieczeństwo załogi, podróżnych, ładunku i samego statku. Kierowanie statkiem jest nie do pomyślenia bez całkowitej karności marynarza, która w tak niebezpiecznych okolicznościach, w jakich statek, zwłaszcza na pełnym morzu, się znajduje, może być utrzymana tylko za pomocą władzy rozkazodawczej i dyscyplinarnej w szerszym zakresie. Władzę tę posiada kapitan z mocy ustawy i może ją przelać na oficerów, kierujących służbą na pokładzie i przy maszynach (§ 84 ż). Państwo daje mu niektóre uprawnienia publiczno-prawne w interesie bezpieczeństwa statku. W myśl § 91 ż ma on prawo stosować wszelkie środki, niezbędne do utrzymania porządku i bezpieczeństwa oraz normalnego biegu służby na statku, a w razie oporu może użyć siły fizycznej i związać marynarza. Nie może on jednak w charakterze kary stosować grzywien, zmniejszenia racji żywnościowej przez dłuższy czas niż 3 dni, zamknięcia i chłosty. W razie potrzeby może kapitan, aby utrzymać porządek lub złamać opór, zwracać się o pomoc do okrętów wojennych własnego kraju.

Zainteresowani ładunkiem

Głównymi osobami w przewozie morskim obok armatora i kapitana są, jeżeli chodzi o przewóz ładunku, osoby bezpośrednio zainteresowane ładunkiem, a przy przewozie osób podróżni (pasażerowie). Khn (§ 535) rozumie przez „zainte-

resowanych ładunkiem" („reprezentantów ładunku", niem. *Ladungsbeteiligte, Ladungsinteressenten)* ściśle określoną liczbę osób, bezpośrednio zainteresowanych w przewozie ładunku, a mianowicie osoby, które przeznaczają i oddają ładunek do przewozu, jak również osoby, które odbierają ładunek po dokonanym przewozie. Są to: wysyłający (ang. *charterer, freighter*, franc. *affréteur*, włosk. *noleggiatore*, niem. *Befrachter)*, który zawiera umowę o przewóz z armatorem lub jego pełnomocnikiem, załadowca (ang. *shipper*, franc. *chargeur*, niem. *Ablader*, włosk. *caricatore)*, który ładunek faktycznie dostarcza na statek, i wreszcie odbiorca (ang. *consignee, receiver*, franc. *consignataire, destinataire, réceptionnaire*, niem. *Empfänger)*, który odbiera przewieziony ładunek, będąc do tego uprawniony. Teoretycznie możliwe jest złączenie powyższych funkcyj w jednej osobie w ten sposób, że wysyłający osobiście dostarczy ładunek na statek, każe siebie wymienić w umowie o przewóz lub w konosamencie jako uprawnionego do odbioru i następnie ładunek w porcie przeznaczenia odbierze osobiście albo przez swego pełnomocnika. Praktyka rozdziela jednak wszystkie te funkcje.

Zarówno w przewozie lądowym jak i w przewozie morskim wysyłający niekoniecznie musi być właścicielem ładunku. Zawierając umowę przewozową, może wysyłający działać z polecenia właściciela. Zwykle wysyłający ogranicza się do zawarcia umowy przewozowej, a samo dostarczenie ładunku na statek powierza innej osobie. Osobą która faktycznie dostarcza ładunek na statek, jest załadowca. Stosunek prawny pomiędzy wysyłającym a załadowcą może być różny. Załadowca może w stosunku do wysyłającego działać jako ekspedytor, komisant lub na podstawie zwykłego zlecenia. W każdym razie działa on w związku z umową przewozową, zawartą między wysyłającym i armatorem lub pełnomocnikiem armatora (kapitanem statku, maklerem okrętowym, ajentem). Załadowca działa zwykle samodzielnie, w imieniu własnym i jest uprawniony do wykonywania wszelkich czynności związanych z dostarczeniem ładunku na statek. Jeżeli działa w imieniu własnym, to z chwilą dostarczenia i przyjęcia ładunku na statek, nawiązuje z armatorem, niezależnie od praw wysyłającego, stosunek umowny, mocą którego uzyskuje w stosunku do armatora prawo żądania przewozu. Uprawnienia załadowcy wzrastają przez wręczenie mu konosamentu, w szczególności wystawionego „na zlecenie", odtąd bowiem jako posiadacz konosamentu rozporządza całkowicie ładunkiem w stosunku do wystawcy konosamentu.

Jego uprawnienia do rozporządzania ładunkiem w tym przypadku ustają z chwilą, gdy choć jeden egzemplarz konosamentu wychodzi z jego rąk i przechodzi w posiadanie innej osoby. Jak widzimy, stanowisko prawne załadowcy zmienia się w trakcie wykonywania umowy przewozowej.

Odpowiedzialność zainteresowanych ładunkiem, o których mowa powyżej, jest w khn podobnie skonstruowana jak odpowiedzialność armatora i może być rozmaita, a mianowicie osobista, rzeczowa albo też osobista przy równoczesnym istnieniu prawa zastawu na ładunku na rzecz wierzyciela.

Wysyłający odpowiada z umowy przewozowej osobiście, tj. całym swym majątkiem przed dostarczeniem ładunku na statek. Z chwilą, gdy ładunek znajduje się na statku odpowiedzialność wysyłającego i załadowcy jest w większości przypadków rzeczowa, a mianowicie ograniczona do ładunku (o tych przypadkach będzie poniżej mowa). Jednakże odpowiedzialność obu wobec armatora, odbiorcy ładunku, załogi, wierzycieli statku i podróżnych za ewentualne szkody i straty pozostaje osobista, tj. nieograniczona, jeżeli zostanie ustalone, że z własnej winy:

1) zadeklarowali ładunek fałszywie,
2) dostarczyli na statek kontrabandę lub ładunek, którego eksport z portu załadowania lub import do portu przeznaczenia podlega zakazowi,
3) przekroczyli przy załadowaniu przepisy policyjne, podatkowe lub celne (§ 563 khn).

Osobista odpowiedzialność obciąża zainteresowanych ładunkiem również z tytułu transakcji kredytowej, przeprowadzonej w odniesieniu do ładunku przez kapitana statku na ich rachunek osobisty i z ich specjalnego upoważnienia, np. z tytułu zaciągnięcia za ich zgodą pożyczki pod zastaw ładunku celem uzyskania pieniędzy, potrzebnych do ukończenia przewozu (§ 537 khn).

Ładunek z chwilą dostarczenia go na statek przestaje być „majątkiem lądowym" dla zainteresowanych ładunkiem i staje się dla nich, podobnie jak dla armatora statek i fracht, „majątkiem morskim" *(fortune de mer)*, narażonym na niebezpieczeństwa morskie. Tym się tłumaczy, że od tej chwili odpowiadają oni w większości przypadków tylko swym ładunkiem. Taka odpowiedzialność ograniczona po ich stronie istnieje w odniesieniu do:

1) transakcyj, przeprowadzonych przez kapitana jako ich ustawowego przedstawiciela (bez specjalnego upoważnienia) (§ 535 khn),

2) pożyczki bodmeryjnej pod zastaw ładunku (§ 679 khn),
3) a) przypadających od ładunku należności z tytułu udziału w pokryciu awarii wspólnej (§§ 716, 726 khn) oraz b) roszczeń armatora do frachtu stosunkowego[23] w przypadku rozbicia się statku (§ 630 khn).
4) przypadających od ładunku należności za ocalenie i pomoc w niebezpieczeństwie (§§ 751, 753 khn).

W przypadku rzeczowej odpowiedzialności, wymienionych w p. 2—4, należności są zabezpieczone zastawem na ładunku (§§ 679, 725, 623, 751 khn).

W niektórych przypadkach istnieje obok osobistej, tj. nieograniczonej odpowiedzialności zainteresowanych ładunkiem, prawo zastawu na ich ładunku, zabezpieczające świadczenia, do których są oni obowiązani. Wchodzą tu w grę, między innymi, także powyżej w p. 2—4 wymienione przypadki, jeżeli zainteresowany ładunkiem specjalnie zagwarantował wykonanie swego zobowiązania i tym samym wziął na siebie odpowiedzialność osobistą. Tak samo odpowiadają zainteresowani ładunkiem (odbiorcy) — poza przypadkiem ad p. 3 lit. b) — osobiście za fracht, należny od ich ładunku, przy czym służy przewoźnikowi ustawowe prawo zastawu na ładunku z tytułu frachtu (§§ 614, 623 khn). Przewoźnik może sobie także zastrzec solidarną odpowiedzialność odbiorców wszystkich ładunków za fracht i przestojowe za pomocą tzw. *lien clause: „the captain has absolute lien upon the cargo for all freight, deadfreight and demurrage"*.

Osoby pomocnicze w przewozie morskim

Obok głównych podmiotów prawa handlowego morskiego, tj. armatora, kapitana statku, załogi, zainteresowanych ładunkiem i podróżnych odgrywają ważną rolę w żegludze handlowej maklerzy okrętowi (ang. *shipbrokers*, franc. *courtiers maritimes,* niem. *Schiffsmakler),* publiczne zakłady przeładunkowe, sztauerzy oraz piloci.

Pojęcie tzw. maklera okrętowego nie pokrywa się z pojęciem maklera handlowego w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa handlowego o maklerach handlowych (§§ 93 do 104 khn).[24] Gdyby tzw. makler okrętowy działał wyłącznie tylko w tym charakterze, to tylko pośredniczyłby zawodowo pomiędzy stronami, nie będąc ich przedstawicielem i nie działając na zasadzie stałego mandatu, w zawieraniu umów w żegludze handlowej, w szczególności umów, dotyczących przewozu ładunków oraz sprzedaży i zaopatrywania statków.

W praktyce zakres działania tzw. maklera okrętowego jest jednak o wiele szerszy, a mianowicie nie tylko pośredniczy on w zawieraniu umów, ale w ogóle działa w obrocie morskim zawodowo w interesie innych, szczególnie armatora, czy to jako pośrednik, komisant, ajent, czy też jako doraźny pełnomocnik z upoważnienia strony. Powierza mu się przede wszystkim tzw. k l a r o w a n i e (ang. *clearance*) statku, tj. załatwianie dla statku wobec władz portowych i celnych wszelkich formalności w związku z przyjazdem i wyjazdem statku. Przygotowuje on także wszelkie materiały dla dyspaszerów, potrzebne do sporzadzenia planu ustalenia i rozłożenia na interesowane czynniki szkody, powstałej w awarii wspólnej. Jeżeli makler okrętowy działa w imieniu armatora jako jego ajent, czyli stały zastępca, uważa się go za upoważnionego do wystawiania konosamentów. Zarobkowe lub zawodowe załatwianie przez niego formalności celnych w związku z cleniem towarów w porcie uzależnione jest od uzyskania osobnej koncesji.[25] Makler okrętowy działa głównie w interesie armatora, ale także otrzymuje on zlecenia od wysyłającego towar (eksportera, ekspedytora), np. na wyszukanie tonażu dla ładunku.

Tytuł prawny do działania, jak już zaznaczono, może u tzw. maklera okrętowego być najrozmaitszy. Jest on kupcem w rozumieniu prawa handlowego, gdyż prowadzi przedsiębiorstwo zarobkowe we własnym imieniu (art. 2 kh). Według naszego ustawodawstwa działalność jego, poza czynnościami przy cleniu towarów nie jest uzależniona od wykonania jakichkolwiek warunków publiczno-prawnych, w szczególności od uzyskania koncesji. Nie ma u nas koncesji na działalność maklerów okrętowych jak np. w Danii. Jeżeli art. 4 p. 7 rozp. Prez. R. P. o izbach przemysłowo-handlowych z dn. 15 lipca 1927 (*Dz. U. R. P.* nr 67, poz. 591) postanawia, że izby przemysłowo-handlowe „ustanawiają maklerów okrętowych", to przepis ten nie zawiera żadnego publiczno-prawnego warunku czynności maklera i ma tylko o tyle znaczenie praktyczne, że „ustawiony", czyli autoryzowany makler może cieszyć się większym zaufaniem niż inny makler. Ustawodawca, używając w powyższym rozporządzeniu określenia „makler okrętowy", miał przede wszystkim na myśli pośredników czy też rzeczoznawców dla kupna okrętów. Obecnie u nas tendencja idzie w kierunku tworzenia tzw. czystych maklerów okrętowych i czystych ekspedytorów morskich. W związku z tym Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni, określając w swoim statucie czynności makle-

ra okrętowego, wykluczył wszelkie czynności ajenta celnego, a więc załatwianie odpraw celnych dla towarów.

Funkcje pomocnicze w dziedzinie handlu morskiego sprawują również publiczne zakłady przeładunkowe *(Kaianstalten)*, znajdujące się na nabrzeżach w porcie (kejach). Ich zadaniem jest szybkie techniczne przeprowadzenie załadowania i wyładowania oraz chwilowe magazynowanie ładunku przed załadowaniem i po wyładowaniu statku. Mogą one być w zarządzie państwowym (np. w Hamburgu), miejskim (np. w Szczecinie) albo prywatnym (np. w Bremie). Mogą one działać na podstawie umowy, zawartej albo z armatorem lub jego zastępcą (kapitanem, maklerem lub ajentem) albo też załadowcą lub odbiorcą, ale mają także prawo działać bez wyraźnego upoważnienia na mocy przepisów obowiązujących w porcie. Wysokość opłat za ich świadczenia ustala się według umowy lub obowiązujących przepisów. Opłaty te mają charakter opłat prywatnych.

Na nabrzeżach portowych w Gdyni i Gdańsku nie ma odrębnych publicznych zakładów przeładunkowych. Urządzenia techniczne do przeładunku oraz magazyny należą u nas częściowo do państwowego zarządu portowego, częściowo do prywatnych przedsiębiorstw, trudniących się importem i eksportem.

Osobami pomocniczymi przy załadowaniu i wyładowaniu statku są również tzw. sztauerzy (ang. *stevedores*, franc. *arrimeurs*, niem. *Stauer)*. Są to osoby o specjalnych kwalifikacjach, posiadające umiejętność umieszczania ładunków na statku oraz wydobywania ich ze statku. Osoby, posiadające taką umiejętność w odniesieniu do ładunków sypkich (np. zboża, węgla), nazywają się trymerami. Każdy ładunek powinien być odpowiednio ustawiony lub ułożony na statku oraz zabezpieczony za pomocą mat, desek i innych środków od uszkodzenia wskutek ocierania, brudu i wody na dnie statku. Kapitan statku jest za to odpowiedzialny (§ 514 khn). Sztauerzy najmowani są przez przewoźnika lub jego pomocnika (kapitana, maklera lub ajenta), czasem także przez załadowcę lub odbiorcę. Nie należą oni do załogi, chyba że są stałymi pracownikami na statku.

W niektórych portach ustanawiani są zaprzysiężeni sztauerzy, którymi armator lub jego zastępca i osoby zainteresowane ładunkiem obowiązani są posługiwać się przy załadowaniu lub wyładowaniu *(Zwangsstauer)*.

Ponieważ żegluga w portach i na wodach przybrzeżnych wymaga ze względu na różne przeszkody, jak płytkość wód,

rafy, wąskie wejścia do portu, szczególnej ostrożności, konieczne jest konwojowanie statku w portach i na brzegach przez p i l o t ó w. Osoby te są obeznane z lokalnymi stosunkami i posiadają umiejętność manewrowania statkami. Piloci muszą posiadać urzędowe stwierdzenie kwalifikacyj.

Niezależnie od tego, czy piloci są funkcjonariuszami prywatnymi czy publicznymi, może w porcie i na przybrzeżnych wodach morskich obowiązywać przymus pilotowy, polegający na tym, że statki przy wejściu i wyjściu z portu oraz w czasie przebywania na wodach przybrzeżnych i w kanałach muszą bezwzględnie korzystać z pilota wyznaczonego przez władze. Pilot taki nazywa się pilotem przymusowym (ang. *compulsory pilot*, franc. *pilote obligatoire*, niem. *Zwangslotse*). Zasadniczą cechą takiego pilota, obok przymusu korzystania z jego usług, jest przejęcie przez niego nautycznego kierownictwa statku, gdy tymczasem inny pilot pozostaje pod nautycznym kierownictwem kapitana, będąc jedynie jego doradcą. Nautyczne kierownictwo pozostaje w rękach kapitana również w tym przypadku, gdy istnieje obowiązek korzystania z pilota prywatnego.

W Gdyni i Gdańsku piloci portowi są funkcjonariuszami kapitanatu portu, a zatem są funkcjonariuszami państwowymi (por. art. 8 p. 2 rozp. Prez. R. P. z dn. 22. III. 1928 o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, *Dz. U. R. P.* nr 38 poz. 366, oraz § 21 rozp. Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 29. V. 1933 o przepisach policyjno-portowych portu handlowego w Gdyni, *Pomorski Dziennik Wojewódzki* nr. 16, poz. 167). Stosunek ich do armatora oraz do osób trzecich kształtuje się jednak według tych przepisów zasadniczo tak samo jak przy zwykłych pilotach prywatnych, to znaczy, że są oni tylko doradcami nautycznymi, za których odpowiada armator statku. Instytucja pilota przymusowego *(pilot compulsory, Zwangslotse)* zanika obecnie. Rozwój pilotażu idzie obecnie w kierunku posługiwania się pilotami prywatnymi, tendencję taką można obecnie zaobserwować za granicą.

PRZEDMIOTY PRAWA HANDLOWEGO MORSKIEGO

Statek handlowy morski

Przez statek (ang. *ship*, franc. *navire*, niem. *Schiff*) należy rozumieć urządzenie pływające o znacznej pojemności, służące do poruszania się z miejsca na miejsce.

Jeżeli statek przeznaczony jest do zarobkowania w żegludze morskiej, ma on charakter statku handlowego morskiego. Statek taki jest rzeczą ruchomą w rozumieniu prawa. Co prawda, ustawa w niektórych przypadkach traktuje taki statek tak, jak gdyby był osobą, w stosunku do której powstają prawa i obowiązki, a przy egzekucji i hipotece morskiej w pewnym zakresie jako nieruchomość, nie zmienia to jednak jego zasadniczego charakteru jako rzeczy ruchomej. Do statku mają zasadniczo zastosowanie przepisy prawa cywilnego, dotyczące zbycia ruchomości, o ile khn nie zawiera wyjątków, przy czym dla ważności zbycia nie jest wymagana specjalna forma czynności prawnej i wystarczy ustna umowa. Jednakże każdy z kontrahentów może żądać od drugiej strony, aby na dowód transakcji zbycia został sporządzony dokument uwierzytelniony notarialnie (§ 475 khn).

W odniesieniu do statków handlowych morskich khn postanawia w § 474, że do przelania własności statku nie potrzeba faktycznego oddania go w posiadanie i wystarczy zgoda pomiędzy stronami, że prawo własności statku przechodzi natychmiast z jednej strony na drugą.

Przy zbyciu statku przechodzą na własność drugiej strony wszystkie przynależności statku, jeżeli umowa ich wyraźnie nie wyłącza. Charakter przynależności statku posiadają wszystkie przedmioty na statku, używane przy uprawianiu nim żeglugi, np. kotwica, kompas, łodzie, aparaty sygnalizacyjne, radio, dokumenty okrętowe, sieci na statkach rybackich. *In dubio* wszystkie przedmioty, wpisane do inwentarza statku, należy zaliczyć do przynależności statku (§ 478 khn).

Każdy statek posiada swój „domicyl", mianowicie swój port ojczysty (ang. *home port,* franc. *port d'attache,* niem. *Heimatshafen),* tj. port, z którego uprawia statek żeglugę (§ 480 khn).

W myśl § 513 khn kapitan powinien przed rozpoczęciem podróży dbać o to, aby statek był zdatny do żeglugi oraz, aby był należycie urządzony i wyposażony. Armator odpowiada za to wobec swoich kontrahentów. Zdatność do żeglugi morskiej, należyte urządzenie i wyposażenie statku są istotnymi warunkami uprawiania żeglugi morskiej. Statek posiada zdatność do żeglugi morskiej *(Seetüchtigkeit),* jeżeli, pływając po morzu, może skutecznie przeciwstawiać się sile tego żywiołu, czyli jest zdolny do pokonywania trudności i niebezpieczeństw, związanych z przebywaniem na morzu, z wyjątkiem trudności i niebezpieczeństw nadzwyczajnych i całkiem nieprzewidzianych. Rozróżnia się nieograniczoną i ograniczoną zdatność do żeglugi, zależnie od tego, czy statek nadaje się do wszystkich podróży, czy też tylko do niektórych rodzajów podróży, jak np. do podróży w żegludze wielkiej lub małej.

Miarę zdatności do żeglugi i stopień jego bezpieczeństwa stwierdza się przez klasyfikowanie statku tj. zaliczenie go przez instytucję klasyfikacyjną (np. ang. *Lloyd,* franc. *Bureau Veritas)* do pewnej klasy. (Rozp. Prezyd. R. P. z dn. 24. XI. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich; *Dz.U.R.P.* nr 80, poz. 632 — świadectwo bezpieczeństwa; Rozp. Min. Przem. i H. z dn. 30. XI. 1931 r. o kwalifikacjach oficerów polskiej mar. handlowej: *Dz. U. R. P.* nr 4, z r. 1932, poz. 24; Rozp. Min. Przem. i H. z dn. 18. X. 1933 r. o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i międzyn. świadectwach wolnej burty; *Dz. U. R. P.* nr 95, poz. 739; Obwieszczenie Min. Przem. i H. z dn. 31. I. 1934 r. o instytucjach (towarzystwach) klasyfikacyjnych; *Mon. Pol.* nr 82, poz. 123; Konwencja o liniach ładunkowych statków z dn. 3. VII. 1930 r.; *Dz. U. R. P.* nr 95 z r. 1933, poz. 737, 778; Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z dn. 31. V. 1929 r.; *Dz. U. R. P.* nr 88 z r. 1934, poz. 815; Konwencja Barcelońska z dn. 20. IV. 1921 r. o urządzeniu dróg żeglownych *Dz. U. R. P. nr 71* z r. 1922. poz. 641).

Pewne konsekwencje prawne, o których będzie jeszcze mowa, pociąga za sobą stwierdzenie, że statek jest niezdatny do naprawy *(reparaturunfähig)* albo że jest niewart naprawy *(reparaturunwürdig).* Niezdatność do naprawy może być absolutna, mianowicie wówczas, jeżeli naprawa w ogóle nie jest

już możliwa, albo relatywna, jeżeli naprawa nie może być uskuteczniona w tym miejscu, gdzie statek się znajduje, a statek sam jest tak uszkodzony, że nie może być skierowany do innego miejsca, gdzie naprawa mogłaby być przeprowadzona. Natomiast przyjmuje się, że nie warto statku naprawiać, jeżeli wprawdzie nie jest on niezdatny do naprawy, ale efektywne koszty jego naprawy wynosiłyby więcej niż 3/4 tej wartości statku, którą on pierwotnie posiadał w stanie zdatności do żeglugi (§ 479 khn). Stwierdzenie jednej lub drugiej okoliczności następuje w drodze tzw. kondemnacji (§ 530 khn), polegającej na tym, że na wniosek kapitana miejscowy sąd przy udziale ekspertów i konsula w sposób umotywowany stwierdzą, że statek jest niezdatny do naprawy lub, że nie warto go naprawiać. Gdy nie ma obu władz na miejscu, wystarczy udział ekspertów. Ustalenie jednej lub drugiej okoliczności jest dostatecznym powodem do rozwiązania spółki właścicieli statku (§ 506 ust. 2 khn), jak również uprawnia kapitana do sprzedaży statku poza portem ojczystym, o ile armator nie zarządzi inaczej (§ 530 khn), jako też pociąga za sobą wygaśnięcie umowy o przewóz ładunku (§ 628 khn) i umowy marynarza o pracę (§ 69 ustawy żeglarskiej z dn. 2. VI. 1902) oraz stwarza prawo do odszkodowania z tytułu asekuracji statku (§§ 830, 873 khn). W razie stwierdzenia niezdatności do naprawy, statek powinien być wykreślony z rejestru okrętowego (art. 21 ustawy z dn. 28. V. 1920 o polskich statkach handlowych morskich, *Dz. U. R. P.* nr 47, poz. 285).

Hipoteka morska

Rozróżnia się zastaw umowny na statku handlowym morskim zarejestrowanym i nie zarejestrowanym. Jeżeli statek nie jest zarejestrowany, zastaw normuje się według zasad zastawu umownego na ruchomościach. Posiada on wtedy charakter tzw. zastawu ręcznego *(Faustpfandrecht)*, którego zasadniczą cechą jest oddanie przedmiotu zastawu w tymczasowe posiadanie wierzyciela. Tego rodzaju zastaw umowny w odniesieniu do większych statków handlowych morskich nie byłby praktyczny i celowy, gdyż zwykle wierzycielowi, dającemu kredyt pod zastaw statku, a nie będącemu często przygotowanym pod względem fachowo-handlowym do eksploatacji statku, nie zależy na tym, aby statek wziąć w faktyczne posiadanie i przerwać jego eksploatację i dochodowość. Dlatego też dla statków handlowych morskich zarejestrowanych, tj. o pojemności ponad 50 m³, ustawodawca

stworzył, analogicznie jak przy nieruchomościach, umowne prawo zastawu bez przekazywania posiadania przedmiotu zastawu, mianowicie w postaci hipoteki morskiej (ang. *mortgage*", franc. *hypothéque maritime,* niem. *Schiffshypothek).* Hipoteka morska powstaje na podstawie umowy armatora z wierzycielem, zeznanej przed notariuszem, i wpisu do rejestru okrętowego (§ 1260 kcn). Wpisana powinna być kwota, za którą statek ma odpowiadać. Kwota może być wpisana jako dług definitywny albo też jako suma maksymalna, do której statek ma odpowiadać, przy czym w razie realizacji hipoteki w tym ostatnim przypadku wysokość długu powinna być udowodniona (§ 1271 kcn). Formalne postępowanie przy wpisywaniu hipotek morskich reguluje ustawa o sądownictwie niespornym z 17 maja 1898 (§§ 100—124), a ich kolejność normuje się według pierszeństwa wpisu (§§ 1261, 879—881, 1151 kcn).

Zaspokojenie wierzyciela hipotecznego ze statku następuje na podstawie tytułu wykonawczego przez przymusową sprzedaż statku (art. 741, 653 i nast. kpc). Tytułem wykonawczym może być nie tylko prawomocny wyrok, ale także notarialny skrypt dłużny, w którym armator poddaje swój statek natychmiastowej egzekucji na wypadek niedotrzymania terminu spłaty długu hipotecznego (art. 527 p. 5 kpc).

Hipoteka morska wygasa z różnych przyczyn, a mianowicie: wskutek umowy pomiędzy wierzycielem i dłużnikiem, umarzającej zastaw hipoteczny, wskutek wygaśnięcia wierzytelności, dla której ustanowiono zastaw hipoteczny, wskutek odstąpienia samej wierzytelności z wykluczeniem przejścia zastawu hipotecznego, dalej złączenia się prawa własności statku i wierzytelności hipotecznej w jednej osobie *(confusio),* sprzedaży statku w drodze egzekucji oraz sprzedaży, dokonanej przez kapitana poza portem ojczystym w przypadkach nagłej, absolutnej konieczności (§ 764 khn), sprzedaży statku według § 25 ustawy o rozbitkach morskich *(Strandungsordnung),* wreszcie zatonięcia statku oraz wykluczenia nieznanego wierzyciela hipotecznego w trybie sądowego postępowania wywoławczego (§ 1269 kcn).

Według obowiązujących przepisów (§ 1272 kcn) możliwe jest ustanowienie hipoteki w drodze umowy nie tylko na całym statku, ale także i na poszczególnych udziałach własności statku.

W odniesieniu do prawa zastawu na ruchomościach wypowiada § 936 ust. 1 i 2 kcn zasadę, że prawo to gaśnie, jeżeli nabywca obciążonej ruchomości przy nabyciu działał w do-

brej wierze, nie wiedząc o istnieniu prawa zastawu; w odniesieniu zaś do hipoteki morskiej § 1262 kcn postanawia, że, dopóki hipoteka morska figuruje w rejestrze okrętowym, istnieje ona prawnie, chociażby nabywca statku działał w dobrej wierze.

W razie sprzeczności formalnego wpisu hipotecznego w rejestrze okrętowym ze stanem faktycznym, może zainteresowany żądać sprostowania (§ 1263 kcn).[28]

Jeżeli niektóre przepisy, dotyczące hipoteki morskiej, analogiczne są do przepisów o hipotece na nieruchomości, to nie wynika stąd, iż statek morski, chociażby był wciągnięty do rejestru okrętowego, należy, nawet o ile chodzi o prawa rzeczowe ciążące na nim, traktować zasadniczo jako nieruchomość, gdyż statek zawsze pozostaje rzeczą ruchomą.

Przywileje na statku

Jak już zaznaczono, ustawa z reguły ogranicza odpowiedzialność armatora, wynikającą z eksploatacji statku, ze względu na większe jego ryzyko na morzu niż na lądzie, do jego majątku morskiego *(fortune de mer)*, tj. do statku wraz z przynależnościami i do frachtu. W ten sposób ustawa stwarza dla wierzycieli „morskich" armatora gorszą sytuację niż dla jego wierzycieli „lądowych", którzy mogą poszukiwać swoich praw na całym jego majątku. Aby dać interesantom „morskim" armatora pewien ekwiwalent, jak również z uwagi na to, że są oni, zwłaszcza jeżeli chodzi o przewóz ładunku, związani z losem majątku morskiego armatora, ustawa stwarza dla głównych ich wierzytelności specjalny przywilej zabezpieczenia rzeczowego, mianowicie tzw. prawo wierzyciela statku (ang. *maritime lien,* franc. *privilège maritime,* niem. *Schiffsglaeubigerrecht),* którego istotą jest uprzywilejowane prawo zastawu na majątku morskim armatora z pierwszeństwem przed innymi prawami zastawu. Takie prawo zastawu powstaje w przewidzianych ustawą przypadkach w odniesieniu do całego statku i równocześnie całego frachtu brutto, który należy się statkowi z danej podróży, a nie do poszczególnych części czy też udziałów własności statku i części frachtu. Nie wyklucza to, że w razie jeżeli prawo wierzyciela w stosunku do statku wygaśnie, może ono nadal istnieć w stosunku do frachtu i odwrotnie.

Posiadacza wierzytelności, do której przywiązane jest uprzywilejowane prawo zastawu, ustawa nazywa wierzycielem statku *(Schiffsgläubiger)* z uwagi na wynikający z pra-

wa zastawu, jako prawa rzeczowego, stosunek rzeczowy wierzyciela do statku jako głównej części majątku morskiego armatora.

§ 754 khn ustala 10 kategorii wierzytelności okrętowych o charakterze publiczno- i prywatno-prawnym, do których przywiązany jest powyższy przywilej, a mianowicie:

1) nie należące do kosztów egzekucyjnych koszty przechowania i strzeżenia statku, przeznaczonego do sprzedaży przymusowej w postępowaniu egzekucyjnym, licząc je od chwili sprowadzenia statku do ostatniego portu.

2) publiczne opłaty żeglugowe i portowe, w szczególności opłaty za światła i boje, za przebywanie w porcie oraz opłaty kwarantannowe. Opłaty, które statek opłaca, są publiczne, o ile pobierane są za korzystanie z publicznych urządzeń i wpływają do kasy publicznej (państwowej, komunalnej lub innej kasy publicznej). Charakter publiczny opłat ustalają albo ogólne ustawy, albo przepisy portowe.

3) roszczenia załogi statku, a więc także kapitana i oficerów, do armatora, wynikające z umowy o pracę; do takich roszczeń zalicza się także prawo do korzystania w myśl przepisów ustawy żeglarskiej z bezpłatnej opieki lekarskiej i prawo do powrotu do kraju na koszt armatora;

4) opłaty pilotowe, należności za ocalenie i pomoc, koszty związane z wykupieniem statku w razie zagrabienia go, koszty procesu reklamacyjnego przed trybunałem łupów o wydanie statku, zajętego przez państwo wojujące;

5) należne od statku kwoty z tytułu pokrycia awarii wspólnej;

6) należności wierzycieli bodmeryjnych [29], którym z mocy umowy służy prawo zastawu na statku, oraz należności wynikające z innych transakcyj kredytowych, których kapitan jako kierownik statku dokona w czasie pobytu statku poza portem ojczystym w razie nagłej potrzeby (np. w celu ukończenia podróży), nie wyłączając przypadku, gdy kapitan jest współwłaścicielem lub wyłącznym właścicielem statku; poza tym należności, nie wynikające z transakcyj o charakterze kredytowym, z tytułu dostaw i świadczeń dla statku, znajdującego się poza portem ojczystym, jeżeli dostawy i świadczenia zamówione zostały przez kapitana statku w przypadkach nagłej i rzeczywistej potrzeby dla ratowania statku lub wykonania zamierzonej podróży;

7) roszczenia w stosunku do przewoźnika z tytułu niewydania lub uszkodzenia przyjętych do przewozu ładunków jako też bagażu podróżnych;

8) roszczenia z tytułu wszelkich innych, w powyższych punktach nie wymienionych transakcyj, dokonywanych przez kapitana statku na podstawie jego ustawowych pełnomocnictw bez specjalnego upoważnienia ze strony armatora (§ 486 ust. 1 p. 1 khn), jak również wszelkie inne roszczenia z tytułu niewykonania lub wadliwego wykonania zawartej z armatorem umowy, jeżeli wykonanie umowy wchodzi w zakres powinności służbowych kapitana (§ 486 ust. 1 p. 2 khn). Prawo wierzyciela statku (uprzywilejowane prawo zastawu) przy roszczeniach z tytułu niewykonania lub wadliwego wykonania przez kapitana umowy, zawartej z armatorem, ciąży na majątku morskim armatora także wtedy, jeżeli armator odpowiada nie tylko statkiem i frachtem, lecz także osobiście, tj. nieograniczenie, np. dlatego, że ponosi winę niewykonania umowy lub też jej wykonanie specjalnie zagwarantował (§§ 762, 486 ust. 2 khn);

9) roszczenia odszkodowawcze z tytułu szkody, zawinionej przez członka załogi, a więc i kapitana (§ 485, 486 ust. 1 p. 3 khn), nie wyłączając przypadku, gdy członek załogi jest współwłaścicielem lub wyłącznym właścicielem statku. Głównie wchodzi tu w grę roszczenie za szkody, powstałe wskutek zderzenia statku z winy załogi;

10) należności zakładu ubezpieczeń z tytułu publicznego ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków i niezdolności do pracy. (Po wejściu w życie khn ubezpieczenia publiczne zostały we wszystkich krajach znacznie rozszerzone, czego p. 10 nie uwzględnia).

Jak widzimy, uprzywilejowane w stosunku do majątku morskiego armatora wierzytelności są liczne. Podobny stan rzeczy spotykamy w zagranicznych ustawodawstwach morskich. Ponieważ tak znaczne obciążenie statku i frachtu z mocy ustawy uprzywilejowanymi prawami zastawu hamuje kredyt armatora i tym samym handel morski, szczególnie o tyle, że utrudnia ustanowienia zastawu na majątku morskim armatora w drodze umowy w postaci hipoteki morskiej, starano się na międzynarodowym terenie, aby obciążenie to zmniejszyć i wprowadzić jednolite zasady co do kolejności powyższych praw. To też dzięki zabiegom Międzynarodowego Komitetu Morskiego uczyniono krok naprzód przez zawarcie Międzynarodowej Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących hipotek i przywilejów morskich, a podpisanej w Brukseli dn. 10. IV. 1926. Konwencja ta wprowadza w stosunku do khn pewne zmiany w zagadnieniu uprzywilejowanych wierzytelności na statku i frachcie i zmniejsza

nieco ich ilość, ujmując je w 5 grupach i nie uwzględniając roszczeń, wymienionych powyżej w punkcie 10.[30]

Istotną cechą prawa wierzyciela statku, jak już zaznaczono, jest ustawowe prawo zastawu, ciążące na majątku morskim armatora, tj. na statku wraz z przynależnościami i na frachcie brutto, a korzystające z przywileju pierwszeństwa przed innymi prawami zastawu. Prawo zastawu rozciąga się na fracht, pochodzący z tej podróży, w związku z którą powstało roszczenie wierzyciela (§§ 755, 756 khn). Obejmuje ono także przewoźne pasażerskie (§ 677 khn).

Powyższe prawo wierzyciela statku, tj. prawo zastawu z pierwszeństwem przed innymi prawami zastawu, ciąży nie tylko na majątku morskim armatora w jego pierwotnej postaci, tj. statku wraz z przynależnościami i frachcie (przewoźnym pasażerskim), ale także na następujących namiastkach (surogatach) tychże przedmiotów:

1) na sumie, uzyskanej za statek ze sprzedaży przymusowej, dokonanej w kraju[31] w drodze egzekucji lub dokonanej przez kapitana poza portem ojczystym na podstawie jego ustawowych pełnomocnictw w razie konieczności i rzeczywistej potrzeby; ciąży ono tak długo, dopóki suma nie została jeszcze przez armatora lub kapitana pobrana albo też znajduje się jeszcze w rękach kapitana (§ 764 khn);

2) na kwotach, które się należą statkowi z tytułu odszkodowania za awarię wspólną, i na sumach, należnych za utratę lub uszkodzenie statku w przypadkach poza awarią wspólną (§ 775 khn);[32]

3) na sumie zabezpieczenia, złożonej przez armatora do depozytu sądowego w celu uzyskania uchylenia czynności egzekucyjnych, wszczętych w stosunku do statku;

4) na kwocie odszkodowania z tytułu straty lub zmniejszenia się frachtu, które nastąpiły wskutek utraty lub uszkodzenia ładunku, a mianowicie na sumie, należnej armatorowi od osoby, która zawiniła utratę lub uszkodzenie ładunku i przez to spowodowała stratę lub zmniejszenie się frachtu (§ 775 ust. 2 khn).

Do wyżej wymienionych, a wyliczonych w § 754 p. 1—10 khn kategoryj wierzytelności, do których przywiązane jest prawo zastawu z pierwszeństwem przed innymi prawami zastawu, stosuje się według khn niżej podane zasady kolejności:

I. Wymienione w § 754 p. 1 koszty przechowania i strzeżenia statku, przeznaczonego do sprzedaży przymusowej w postępowaniu egzekucyjnym, mają bez względu na to, kiedy powstały, absolutne pierwszeństwo przed wszystkimi

innymi wierzytelnościami (§ 766 khn), natomiast należności zakładu z tytułu ubezpieczeń publicznych od nieszczęśliwych wypadków i niezdolności do pracy ustępują miejsca wszystkim innym wierzytelnościom, bez względu na to, kiedy powstały (§ 770 khn);

II. Wierzytelności uprzywilejowane, wyliczone § 754 p. 2—9, powstałe w związku z ostatnią podróżą, mają pierwszeństwo przed tego rodzaju roszczeniami, pochodzącymi z dawniejszych podróży. Wyjątek od tej zasady stanowią:

1) roszczenia z umowy o pracę na statku; korzystają one, chociaż pochodzą z dawniejszej podróży, z przywileju pierwszeństwa na równi z tego samego rodzaju roszczeniami z ostatniej podróży, jeżeli jedne i drugie roszczenia wynikają z tej samej umowy o pracę. Chodzi tu o przypadek, gdy czas trwania umowy o pracę obejmuje kilka podróży;

2) roszczenia z tytułu pożyczki bodmeryjnej, zaciągniętej na kilka podróży; ustępują one miejsca innym uprzywilejowanym roszczeniom, powstałym po pierwszej z tych podróży, dla których zaciągnięto pożyczkę bodmeryjną (§ 767 khn).

III. Pochodzące z j e d n e j podróży (§ 757 khn) uprzywilejowane wierzytelności, a wyliczone w § 754 p. 2—9, zostały w § 768 khn ujęte w 5 grupach, których kolejność jest następująca:

1) publiczne opłaty żeglugowe i portowe (§ 754 p. 2);

2) roszczenia załogi z tytułu umowy o pracę (§ 754 p. 3);

3) opłaty pilotowe, wynagrodzenie za ocalenie i pomoc, koszty związane z wykupem statku zagrabionego, koszty procesu „reklamacyjnego“ tj. procesu przed trybunałem łupów państwa wojującego (§ 754 p. 4 khn), dalej kwoty, które należą się od statku z tytułu pokrycia awarii wspólnej (§ 754 p. 5), jako też roszczenia z pożyczek bodmeryjnych, transakcyj kredytowych i innych, dokonanych przez kapitana poza portem ojczystym w razie konieczności i rzeczywistej potrzeby (§ 754 p. 6 khn);

4) roszczenia wobec armatora z tytułu niewydania ze statku lub uszkodzenia ładunku i bagażu podróżnych (§ 754 p. 7 khn);

5) roszczenia wymienione w § 754 p. 8 i 9, tj. nie objęte p. 2—7 § 754 khn. a wynikające z transakcyj kapitana, dokonywanych przez niego bez specjalnego upoważnienia na podstawie jego ustawowych pełnomocnictw jako kierownika statku, lub wynikające z zobowiązań armatora, nie wykonanych przez kapitana, aczkolwiek wykonanie tych zobowią-

zań należało do służbowych powinności kapitana, jak również roszczenia odszkodowawcze z tytułu szkód, zawinionych przez członków załogi.

Taki jest stosunek kolejności powyższych poszczególnych grup wierzytelności, pochodzących z jednej podróży. W kwestii kolejności poszczególnych wierzytelności w każdej grupie, jeżeli pochodzą one z jednej podróży, zawiera § 769 khn następujące postanowienia:

W grupach 1, 2, 4, 5 poszczególne wierzytelności tej samej grupy są równorzędne bez względu na czas powstania; natomiast w grupie 3 późniejsza wierzytelność ma pierwszeństwo przed wcześniejszą, a równocześnie powstałe są równorzędne.

Jeżeli kapitan w czasie pobytu statku poza portem ojczystym przeprowadził na podstawie pełnomocnictw ustawowych, w związku z tym samym wypadkiem, kilka transakcyj kredytowych (pożyczek bodmeryjnych, kupna na kredyt itd.) lub też transakcyj o dostawy i usługi w celu zachowania statku lub ukończenia podróży, wówczas wierzytelności stąd powstałe są równorzędne.

Prawo zastawu na majątku morskim armatora (statku i frachcie), przywiązane do wspomnianych wyżej wierzytelności uprzywilejowanych, może wierzyciel w drodze egzekucji sądowej realizować, jeżeli chodzi o statek, wobec każdorazowego posiadacza statku a tym samym i nabywcy, bez względu na to, czy posiada statek w dobrej czy złej wierze (§ 755 ust. 2, 761 ust. 1 khn), a jeżeli chodzi o fracht, także wobec cesjonariusza frachtu, bez względu na to, czy cesjonariusz nabywa fracht w dobrej czy złej wierze. Prawo zastawu na frachcie trwa jednakże tylko dopóty, dopóki fracht nie jest pobrany przez armatora lub kapitana, albo też pozostaje jeszcze w rękach kapitana (§ 771 khn). Uwidocznia się tu od razu różnica pomiędzy powyższym prawem zastawu na statku i zwykłym prawem zastawu na ruchomości, które gaśnie z chwilą nabycia przedmiotu zastawu przez osobę trzecią w dobrej wierze (§ 936 ust. 2 kcn).

Podstawą skargi wierzyciela statku, mającej na celu zrealizowanie jego prawa, jest prawo zastawu, a więc prawo rzeczowe, istniejące w stosunku do majątku morskiego armatora; skarga zatem posiada charakter skargi rzeczowej *(dingliche Klage, actio in rem scripta).*

Wygaśnięcie prawa wierzyciela statku może mieć różne przyczyny, a mianowicie:

1) wygaśnięcie wierzytelności, do której odnosi się prawo wierzyciela statku, przy czym wierzytelność może wygasnąć nie tylko przez uiszczenie długu, ale także przez złączenie się dłużnika i wierzyciela w jednej osobie *(confusio)*;

2) okoliczność, że przedmiot, na którym ciąży prawo wierzyciela statku, przestaje istnieć albo zostanie wydzielony z majątku morskiego;

3) oświadczenie wierzyciela wobec dłużnika, że z prawa wierzyciela statku rezygnuje;

4) sprzedaż przymusowa statku w postępowaniu egzekucyjnym oraz sprzedaż statku, dokonana przez kapitana poza portem ojczystym w razie nagłej i rzeczywistej potrzeby (§ 764 khn). lub też sprzedaż na podstawie § 25 ustawy o rozbitkach.[33] W takich przypadkach wygasa prawo zastawu na samym statku;

5) konfiskata statku podczas wojny przez trybunał łupów państwa konfiskującego;

6) wykluczenie nieznanego wierzyciela statku przez sąd w trybie postępowania wywoławczego.

Według § 901 khn wierzytelności uprzywilejowane, które wylicza § 754 p. 1—9 khn, ulegają przedawnieniu z upływem 1 roku. Jednakże z upływem 2 lat przedawniają się roszczenia odszkodowawcze z tytułu kolizji statku, a także roszczenia. wynikające z umowy załogi o pracę, jeżeli zwolnienie członka załogi nastąpiło na wschód od przylądka Dobrej Nadziei lub na zachód od przylądka Horn, tj. na wodach Oceanu Spokojnego lub Indyjskiego.[34]

Ładunek

Pojęcie ładunku (ang. *goods*, franc. *cargaison*, niem. *Ladung)* może w obrocie morskim mieć dwojakie znaczenie, a mianowicie znaczenie rzeczy, przeznaczonych do przewozu morskiego, niezależnie od tego, czy zostały już załadowane na statek lub przyjęte przez kapitana, czy też zostały wyładowane po ukończeniu przewozu; mówi się wtedy o ładunku w szerszym znaczeniu. Ładunek może być pojmowany także w ściślejszym znaczeniu, wtedy oznacza rzeczy, przyjęte do przewozu. Ładunek w tym znaczeniu znajduje się w szczególnej sytuacji prawnej. Jedynie o nim będzie mowa poniżej.

Podobnie, jak statek i fracht, również i wszystkie ładunki, przyjęte na statek, tworzą pewną odrębną całość majątkową, związaną z morzem *(fortune de mer)*, w stosunku

do której mogą powstawać prawa i obowiązki. Literatura niemiecka nazywa tę całość majątkową „majątkiem ładunkowym". „*Ladungsvermögen*" w przeciwstawieniu do „*Schiffsvermögen*", tj. do majątku morskiego armatora. Jako „majątek ładunkowy" w tym sensie mogą być pojmowane ładunki *in natura* albo niektóre ich namiastki, które zastępują ładunki *in natura* i mogą być przedmiotem prawa zastawu. W przypadkach, w których ustawa przewiduje ustawowe prawo zastawu na ładunku, ciąży ono także na następujących jego namiastkach (surogatach):

1) na sumie sprzedażnej, którą uzyskano ze sprzedaży ładunku, dokonanej przez kapitana w razie koniecznej i rzeczywistej potrzeby,[35] lecz tylko przez ten okres czasu, dopóki suma nie została jeszcze pobrana lub też znajduje się jeszcze w rękach kapitana (§§ 535 ust. 3, 777 ust. 2, 764 khn).

2) na sumie sprzedażnej, uzyskanej ze sprzedaży ładunku przez władzę według §§ 18, 25 ustawy o rozbitkach z dn. 17. V. 1874;[36]

3) na przypadającym na ładunek odszkodowaniu z tytułu awarii wspólnej (§§ 777 ust. 2, 775 ust. 1 khn);

4) na odszkodowaniu za uszkodzenie ładunku poza przypadkami awarii wspólnej (§§ 777 ust. 2, 775 ust. 2 khn).

Ponieważ w przypadkach, wymienionych pod 2—4, ustawa nie określa czasu, w ciągu którego zastaw ciąży na namiastkach ładunku, należy stosować analogię i przyjąć okres czasu przewidziany w przypadku, wymienionym pod 1.

Nadmienić należy, że khn nie rozszerza ustawowego prawa zastawu na sumę asekuracyjną, przypadającą na ubezpieczony ładunek.

Prawo zastawu na ładunku

O motywach, które skłoniły ustawodawcę do stworzenia instytucji prawa wierzyciela statku, była mowa wyżej. Analogiczne motywy skłoniły ustawodawcę do ustanowienia w stosunku do ładunku zabezpieczenia dla niektórych wierzycieli w postaci tzw. prawa wierzyciela ładunku (*Ladungsgläubigerrecht*), którego istotą jest ustawowe prawo zastawu na ładunku. Pomiędzy prawem wierzyciela statku i prawem wierzyciela ładunku zachodzi jednak o tyle różnica, że:

1) statek wraz z przynależnościami odpowiada wobec wierzyciela statku zawsze jako całość, a ładunek, przyjęty na statek, tj. masa ładunkowa całego statku, może odpowiadć wobec wierzyciela ładunku poszczególnymi częściami;

2) prawo zastawu wierzyciela ładunku nie posiada pierwszeństwa przed innymi prawami zastawu. Pierwszeństwo takie posiada natomiast prawo zastawu wierzyciela statku.

Prawo wierzyciela ładunku może powstać z chwilą załadowania ładunku na statek — z wyjątkiem prawa zastawu przewoźnika na ładunku z tytułu frachtu, które powstaje już z chwilą oddania ładunku armatorowi lub kapitanowi w posiadanie, np. do przechowania w magazynie przed załadowaniem na statek — i służy według § 777 khn:

1) wierzycielowi bodmeryjnemu w odniesieniu do ładunku, zastawionego dla zabezpieczenia pożyczki bodmeryjnej (§ 679 khn);

2) wierzycielowi z tytułu kwot, przypadających od ładunku na pokrycie awarii wspólnej (§ 725 zdanie 2 khn);

3) wierzycielowi w odniesieniu do przedmiotów uratowanych z tytułu należności za ocalenie i pomoc (§ 731 khn);

4) przewoźnikowi w odniesieniu do przewożonego ładunku z tytułu roszczeń wobec odbiorcy do frachtu, postojowego oraz zwrotu wyłożonego cła i innych wydatków, poniesionych przez przewoźnika na rzecz ładunku (§§ 614, 623 khn), dopoki ładunek nie jest jeszcze odbiorcy wydany lub też dopóki przed wydaniem jest zdeponowany; prawo zastawu trwa w dalszym ciągu, jeżeli ładunek wprawdzie został wydany, ale znajduje się jeszcze w posiadaniu odbiorcy i wierzyciel w ciągu 30 dni od wydania wniósł przeciwko odbiorcy skargę o zaspokojenie swej pretensji z ładunku (§ 623 ust. 2 khn).

W wymienionych 4 przypadkach posiada prawo zastawu, ciążące na ładunku z tytułu: 1) pożyczki bodmeryjnej, 2) należności, przypadających od ładunku na pokrycie awarii wspólnej oraz 3) należności za ocalenie i pomoc, pierwszeństwo przed prawem zastawu przewoźnika na ładunku z tytułu frachtu i dodatkowych należności Jeżeli chodzi o wzajemny stosunek praw zastawu, wymienionych w p. 1 — 3, to późniejsze prawo ma pierszeństwo przed wcześniejszym, a równocześnie powstałe prawa są równorzędne (§ 777 khn). W tych trzech przypadkach prawa wierzyciela ładunku jest odpowiedzialność dłużnika wyłącznie r z e c z o w a i o g r a n i c z o n a do ładunku, natomiast obok prawa zastawu przewoźnika, ciążącego na ładunku z tytułu frachtu i dodatkowych należności, istnieje o s o b i s t a odpowiedzialność dłużnika.

Prawo zastawu na ładunku, jak już zaznaczono, rozciąga się nie tylko na ładunek *in natura,* ale także na niektóre jego

namiastki, podobnie jak przy omawianych powyżej namiastkach majątku morskiego armatora, obciążonych prawem wierzyciela statku.

Prawo wierzyciela ładunku, służące wierzycielowi z tytułu bodmerii, odszkodowania za awarię wspólną oraz wynagrodzenia za ocalenie i pomoc, traci swą skuteczność w odniesieniu do ładunku, jeżeli osoba trzecia nabywa ładunek w dobrej wierze,[37] nie wiedząc, że ładunek jest obciążony prawem zastawu (§ 696 ust. 3, § 751 ust. 1 i 2, § 725 khn). Jednakże odzyskuje ono swą skuteczność, jeżeli następny nabywca ładunku działał w złej wierze (por. Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, t. II, str. 368, 369, 1906).[38] Prawo wierzyciela ładunku wygasa w odniesieniu do ładunku wskutek sprzedaży ładunku, dokonanej przez kapitana w razie nagłej i rzeczywistej potrzeby, np. gdy ładunek psuje się w drodze. Na miejscu ładunku jako przedmiotu zastawu wstępuje w tym przypadku suma, uzyskana ze sprzedaży, i to dopóty tylko, póki nie jest przez nabywcę zapłacona lub znajduje się jeszcze w rękach kapitana (§ 764 ust. 1, 777 ust. 2 khn).

UMOWA O PRZEWÓZ ŁADUNKU

Istota i rodzaje umowy o przewóz ładunku

Szczegółowego omówienia wymaga umowa o przewóz ładunku, gdyż jest ona główną instytucją prawa handlowego morskiego. Należność za uskutecznienie przewozu ładunku, czyli przewoźne, nazwano w międzynarodowym języku morskim „frachtem" (ang. *freight*, franc. *fret*, niem. *Fracht)*.

Kontrahentami umowy o przewóz są wysyłający (ang. *charterer, freighter*, franc. *affréteur*, włos. *noleggiatore*, niem. *Befrachter)* i przewoźnik (ang. *shipowner, carrier*, franc. *fréteur, transporteur*, włos. *locatore, noleggiante*, niem. *Verfrachter)*. W związku z zawartą umową o przewóz sprawuje swoje czynności załadowca (ang. *shipper*, franc. *chargeur*, włos. *caricatore*, niem. *Ablader)*. Jego zadaniem jest wykonać wszystkie czynności, związane z dostarczeniem ładunku na statek. Załadowca może być pełnomocnikiem wysyłającego i działać w jego imieniu, lecz może także nawiązywać samoistny stosunek prawny z przewoźnikiem przede wszystkim, jeżeli występuje na zewnątrz w imieniu własnym, jak również wtedy, gdy otrzymuje od armatora czy też od kapitana konosament, w szczególności na zlecenie. Przez uzyskanie posiadania tego dokumentu załadowca nabywa, niezależnie od umowy przewozowej, zawartej z wysyłającym, prawo do otrzymania ładunku w porcie przeznaczenia. Jego prawo trwa, dopóki posiada on wszystkie egzemplarze konosamentu. Może się także zdarzyć, że wysyłający i załadowca są tą samą osobą; zwykle jednak załadowca jest odrębną osobą i, jeżeli nie jest przedstawicielem wysyłającego, działa na zewnątrz w zakresie załadowania ładunku na statek w imieniu własnym. Wewnętrzny stosunek pomiędzy wysyłającym i załadowcą, działającym nazewnątrz w imieniu własnym, może opierać się na różnych tytułach prawnych, w szczególności na umowie zlecenia, komisu i ekspedycji. Obok wysyłającego i załadowcy, osobą bezpośrednio zainteresowaną przewożonym ładunkiem jest od-

biorca ładunku (ang. *consignee, receiver*, franc. *consignataire, réceptionnaire*, niem. *Empfänger*, włosk. *la persona cui e dirita la spedizione, ricivetore)*, który faktycznie odbiera ładunek w porcie przeznaczenia, legitymując się jako uprawniony do odbioru. Stoi on także zasadniczo poza umową o przewóz, gdyż nie jest kontrahentem tej umowy. Jego legitymacja do odbioru wynika albo z czarterpartii, jeżeli ona go wymienia jako upoważnionego do odbioru, albo, co stanowi regułę, z konosamentu. Odbiorcę w tym znaczeniu należy odróżnić od adresata (franc. *destinataire)*, tj. osoby, która według czarterpartii albo konosamentu ma dopiero w przyszłości odebrać ładunek, jeżeli nadejdzie do portu przeznaczenia. Przy konosamencie imiennym adresat jest z góry znany, natomiast przy konosamencie na zlecenie jest on dla przewoźnika nieznany. dopóki posiadacz konosamentu nie zgłosi się po odbiór ładunku ze statku.

Umowa o przewóz może być tzw. czarter (niem. *Chartervertrag* § 557 khn), czyli umowa o „zaczerterowanie"[39] statku lub też jest umową o przewóz drobnicy (niem. *Stückgutfrachtvertrag)*. Osoba, która zawiera z przewoźnikiem umowę o zaczarterowanie statku, nazywa się charterer (czarterer, czarterujący). Istotną cechą zaczarterowania statku jest umowne przeznaczenie całej lub częściowej przestrzeni statku do przewozu ładunku. Natomiast przy umowie o przewóz drobnicy odpada moment przeznaczenia przestrzeni statku.[40]

Zaczarterowanie statku na jedną podróż nazywane jest *voyage charter*, na kilka podróży lub na podróż w jedną stronę i z powrotem *round charter*, a za opłatą frachtu ryczałtowego, niezależnie od ilości załadowanych towarów — *lump sum charter*.

Specyficzną odmianą umowy o zaczarterowanie statku jest tzw. *time charter*, tj. umowa o zaczarterowanie całego statku na pewien okres czasu, niezależnie od czasu zamierzonych podróży.

Z punktu widzenia prawnego należy *time-charter* odróżnić od używania całego statku na podstawie czystej umowy najmu statku (niem. *reine Schiffsmiete)* w rozumowaniu art. 370 k. zob., w którym to przypadku podstawą eksploatacji statku na własny rachunek przez najemcę statku jest wyłącznie stosunek najmu. W takim przypadku najemca statku jest armatorem (przedsiębiorcą żeglugowym) w sensie *„Ausrüster"* według § 510 khn. Co prawda używa się w takich przypadkach wyrazu *„bareboat charter"*, ale nie zachodzi tu właściwy czarter, który jest kombinacją najmu i umowy

przewozowej. Istnieją różne odmiany *time - charter'u*. Zwykle dotychczasowy armator pozostawia na statku zaczarterowanym załogę, a przede wszystkim swego kapitana, który pozostaje z nim w stosunku służbowym. Za pomocą tzw. *employment — clause* może kapitan być poddany władzy rozkazodawczej czarterera, jeżeli chodzi o wykorzystanie statku dla celów przewozowych, zastępowanie przez kapitana czarterera, który eksploatuje statek na własny rachunek, i inne zarządzenia czarterera *(employment, agency and other arrangements)*. Przy *time - charter'ze* czarterer posiada stanowisko prawne armatora, chociaż nie jest właścicielem statku.

Problem *time charter'u* jest pod względem prawnym skomplikowany i powinien znaleźć unormowanie w przyszłym polskim prawie morskim. Kwestia ta pozostaje w związku z koniecznością rozszerzenia dotychczasowego pojęcia armatora wobec aktualności *time charter'u* w obecnych stosunkach w żegludze morskiej.

Umowa czarteru (§ 557 khn) nie da się całkowicie podciągnąć pod jedną z typowych umów, normowanych w prawie cywilnym lub handlowym. Według opinii, która ostatnio stała się powszechną, przeważa w tej umowie we wszystkich przypadkach charakter umowy o dzieło *(locatio conductio operis)*, przewoźnik bowiem zobowiązuje się do wykonania przewozu do portu przeznaczenia, tj. do zrealizowania ściśle określonego przedsięwzięcia. O najmie rzeczy *(Sachmiete, Schiffsmiete)* w ścisłym znaczeniu może w odniesieniu do statku być mowa tylko wtedy, jeżeli ktoś wynajmie statek dla swego użytku z prawem całkowitego dysponowania nim.

Przy zaczarterowaniu części lub całej przestrzeni statku jest możliwe, że wysyłający, który zawiera z armatorem umowę o przewóz, czyli tzw. czarterer (czarterujący), zawrze, w odniesieniu do pewnej przestrzeni statku przeznaczonej w umowie do przewozu, dalszą umowę z osobą trzecią o przewóz ładunku, szczególnie o przewóz drobnicy. Zachodzi wtedy umowa, zwana *sousaffrètement* (niem. *Unterfrachtvertrag)*, którą, nie odbiegając od międzynarodowej nomenklatury morskiej, można by nazwać podfrachtowaniem. *In dubio* umowa taka jest dopuszczalna, jeżeli przez nią nie pogarsza się dotychczasowa sytuacja armatora jako przewoźnika, wynikająca z zawartej z nim umowy o zaczarterowanie statku. W przypadku podfrachtowania armator, z chwilą przyjęcia przez kapitana ładunku do przewozu i wystawienia konosamentu, odpowiada statkiem i frachtem

za integralność przyjętego ładunku tudzież za przewóz ładunku (§ 662 khn).

Cechy umowy o przewóz może posiadać umowa o holowanie statku (ang. *towage*, franc. *contrat de remorquage*, niem. *Schleppvertrag)*, w której przewoźnik zobowiązuje się holować swym statkiem inny statek, barkę lub prom, załadowane lub próżne, a mianowicie wtedy, gdy przedmiot holowany oddany jest pod całkowitą opiekę i kierownictwo armatora statku holującego lub jego pełnomocnika, tj. kapitana. W innych przypadkach holowania odnośna umowa może mieć charakter umowy posiadającej istotne cechy umowy o dzieło. Zachodzi to wtedy, jeżeli zarówno statek holujący jak statek holowany zachowują swe kierownictwo. Dawniejszą teorię, w myśl której statek holowany i statek holujący tworzą ze swymi załogami, jeżeli chodzi o odpowiedzialność wobec osób trzecich, zawsze jedną całość, porzuciła nowsza judykatura, i to słusznie, gdyż w niektórych przypadkach nie odpowiada ta teoria sytuacji prawnej, w której oba statki się znajdują. Przy umowie o holowanie stosunek jednego i drugiego statku do osób trzecich, szczególnie, gdy chodzi o szkody, wyrządzone wskutek zderzenia się z innym statkiem, należy zasadniczo rozpatrywać oddzielnie. Jednakże w tych przypadkach, gdy statek holujący służy większemu statkowi holowanemu wyłącznie jako mechaniczna siła popędowa, przy czym statek holowany wykonywa kierownictwo całej akcji holowniczej, można statek holowany wraz z holującym uważać w stosunku do osób trzecich, zwłaszcza przy kolizji statków, za jedną całość nautyczną, za którą odpowiada armator statku holowanego.

Ustawa normuje przede wszystkim umowę o zaczarterowanie statku (czarter). Tłumaczy się to tym, że w czasie tworzenia IV ks. khn ten typ umowy w przewozie morskim przeważał. Był to czas, gdy głównie uprawiano żeglugę statkami żaglowymi i żegluga nieregularna (trampowa) przeważała. Od tego czasu stosunki w żegludze się zmieniły. Rozwinęła się żegluga regularna i przewóz drobnicy wzrósł. Przy przeprowadzeniu w przyszłości reformy prawa morskiego należało by ten typ umowy specjalnie uwzględnić.

Do zawarcia umowy o przewóz ładunku nie jest wymagana specjalna forma, lecz wystarczy ustne porozumienie. Jednakże przy zaczarterowaniu statku mogą strony według § 557 khn żądać sporządzenia umowy na piśmie w postaci tzw. czarterpartii (ang. *charter party*, franc. *charte partie)*.[41] Dokument ten wystawia się z reguły przy zaczarterowaniu

całego statku, w innych zaś przypadkach interesowani ograniczają się do wystawiania konosamentu. Czarterpartia zawiera szczegółowe postanowienia o przewozie ładunku oraz zapewnienia przewoźnika, odnoszące się do samego statku, np. do narodowości, szybkości, głębokości zanurzenia, klasyfikacji, nośności statku (ang. *dead-weight)* itd.. oraz specjalne klauzule, o których będzie mowa niżej. Jak w każdej umowie, tak i w czarterpartii mogą strony umówić się, jakiemu prawu ma podlegać ich stosunek umowny, przy czym zredagowanie dokumentu w takim lub innym języku nie decyduje o tym, że ma mieć zastosowanie prawo tego kraju, w którego języku dokument sporządzono. Zastosowanie prawa jakiegoś kraju do umowy o przewóz może wynikać z pewnych konkretnych, towarzyszących zawarciu umowy okoliczności, które wskazują na domniemaną wolę strony. Zwykle jednak strony umieszczają odpowiednią klauzulę, jak np.: *„any question arising under this charter to be settled according to English law"* albo *„contract, wherever made, to be construed by English law"*.

Prawa, wynikające z czarterpartii, mogą być przez jedną i drugą stronę przelewane na osobę trzecią. Należy podkreślić, że czarterpartia nie jest papierem wartościowym i nie może być wystawiona na zlecenie jak konosament, lecz jest tylko dokumentem dowodowym i nie może być tym samym zbywana przez indos.

Prawa i obowiązki stron przed rozpoczęciem i podczas podróży. Fracht martwy

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika, wykonującego umowę o przewóz ładunku jest przygotować statek do podróży tak, aby mógł wyruszyć w podróż w stanie zdatnym do żeglugi. Odpowiada on wobec wysyłającego za wszelkie szkody, wywołane złym stanem statku, chyba że mimo staranności sumiennego przewoźnika nie można było braków statku zauważyć (§ 559 khn) [42].

W sprawie kosztów załadowania § 561 khn zawiera postanowienia, posiadające istotne znaczenie w obrocie morskim, a mianowicie, że jeżeli umowa, bądź miejscowe zwyczaje lub przepisy nie przewidują nic innego, wysyłający dostarcza ładunek na swój koszt do burty statku, ponosząc tym samym koszty ważenia, mierzenia oraz użycia lichtug i dźwigów lądowych, natomiast przewoźnik ponosi koszty dalszego ładowania na statek, licząc od burty, w tym także koszty uruchomienia urządzeń ładunkowych na statku.

Wysyłający i załadowca odpowiadają za wszelkie szkody, powstałe wskutek załadowania towarów fałszywie oznaczonych, kontrabandy i towarów, których eksport z portu rozpoczęcia podróży albo import do portu przeznaczenia są zakazane, jak również za szkody, powstałe wskutek przekroczenia przy ładowaniu obowiązujących przepisów, w szczególności policyjnych i celnych. Odpowiedzialność tę ponoszą oni w stosunku do przewoźnika, załogi, pasażerów i wierzycieli statku. Konfiskata zaś takich ładunków nie może być powodem do odmowy uiszczenia należności frachtowych (§ 563 ust. 1 do 3 khn).

Jeżeli ładunki są niebezpieczne dla innych ładunków lub statku, może je kapitan w każdej chwili wyładować lub też w przypadkach nagłej konieczności wyrzucić ze statku (§ 563 ust. 4 khn).

Jeżeli chodzi o załadowanie drobnicy na statek, przewoźnik czy też kapitan statku zawiadamia wysyłającego, kiedy załadowanie powinno nastąpić. Ponieważ przewóz drobnicy odbywa się z reguły na statkach regularnych linii i czas załadowania ustalany jest w ogłaszanych rozkładach podróży, powinien wysyłający dostarczyć ładunek na statek w ustalonym terminie; w razie zaś opóźnienia przewoźnik nie jest obowiązany czekać z wyjazdem statku, przy czym służy mu prawo do pełnego umówionego frachtu, mimo że statek ładunku nie zabiera (§ 588 khn). Natomiast przy umowie o zaczarterowanie całego statku, jego części lub ściśle określonego pomieszczenia, odjazd statku jest według ustawy uzależniony od upływu okresu wyczekiwania na ładunek, obejmującego przewidziany okres załadowania, czyli postoju statku (ang. *lay days,* franc. *staries, jours de planche,* niem. *Ladezeit)* i ewentualnie okres przedłużenia postoju statku *(Ueberliegezeit).* Kapitan statku powinien w przypadkach zaczarterowania statku oznajmić wysyłającemu lub załadowcy gotowość do przyjęcia ładunku na statek (§ 567, 587 khn), przy czym gotowość ta faktycznie istnieje, jeżeli kapitan może w każdej chwili podstawić statek do miejsca załadowania. Od dnia zakomunikowania gotowości do przyjęcia ładunku biegnie okres załadowania, czyli bezpłatnego czekania na ładunek. Okres załadowania wynika z umowy bądź też z przepisów lub zwyczajów portu załadowania. W razie ewentualnego sporu ustala go sąd według słuszności.

Jeżeli na to umowa zezwala, ładunek może być przyjęty na statek także po upływie przewidzianego okresu załadowania. Za czas, o który okres załadowania się przedłuża, płaci

wysyłający lub też załadowca przewoźnikowi postojowe (inaczej: przestojowe, ang. *demurrage,* franc. *surestaries,* niem. *Liegegeld)* (§§ 567, 568, 572 khn).

Przy obliczaniu okresu załadowania i okresu przedłużenia postoju liczy się według ustawy, w braku specjalnej umowy, dzień po dniu bez przerwy (ang. *running days, franc. jours courants),* zatem i dni świąteczne oraz te dni, w których przypadek (nie zawiniona okoliczność) wstrzymał wysyłającego lub załadowcę od załadowania. Nie wlicza się jednak tych dni, w których wskutek złej pogody, wiatru lub innego przypadku:

a) dostawienie nie tylko umówionego ładunku, ale jakichkolwiek ładunków do statku było niemożliwe albo

b) przyjęcie przez kapitana ładunku na statek było niemożliwe (§ 573 khn).

Przy pilnych transportach przewoźnik zainteresowany jest tym, aby załadowanie odbyło się jak najszybciej, i przyrzeka specjalne wynagrodzenie za niewykorzystanie przez wysyłającego lub załadowcę umówionego czy też zwyczajowego okresu załadowania (ang. *despatch money,* franc. *prime de célerité,* niem. *Beschleunigungsgebühr).*

Należyta dostawa ładunku na statek obejmuje także wydanie wszystkich potrzebnych dokumentów, dotyczących ładunku, mianowicie deklaracyj celnych, świadectw pochodzenia, ew. kopii konosamentu itd. (§ 591, 642 ust. 3 khn).

Wysyłający lub załadowca, nie dostarczywszy na czas całego umówionego ładunku, może wprawdzie żądać od przewoźnika (kapitana), aby na resztę ładunku nie czekał, ale obowiązany jest w takim przypadku według § 578 khn:

1) uiścić pełny umówiony fracht;

2) zapłacić postojowe, jeżeli okres załadowania jest przekroczony;

3) złożyć na żądanie przewoźnika kaucję na zabezpieczenie pełnego umówionego frachtu, o ile przez niedostarczenie części ładunku przewoźnik traci zabezpieczenie pełnego umówionego frachtu, tj. służące mu z mocy ustawy prawo zastawu na ładunku (por. §§ 623, 614 khn);

4) zwrócić wszelkie koszty, powstałe dla przewoźnika wskutek niedostarczenia całego ładunku. Przewoźnik ze swej strony, nie otrzymawszy na czas całego ładunku, ma prawo wysłać statek w podróż, nie czekając na resztę ładunku, przy czym służą mu wszystkie prawa, wynikające z p. 1—4.

Przy umowie o zaczarterowanie całego statku wysyłający ma prawo odstąpić od umowy przed rozpoczęciem i pod-

czas podróży. Odstępując od umowy **przed rozpoczęciem podróży**, powinien wysyłający zapłacić odstępne (tzw. fracht martwy, ang. *dead freight*, franc. *faux fret*, niem. *Fautfracht)* w wysokości połowy umówionego frachtu bez jakichkolwiek potrąceń. Podróż uważa się w tym wypadku za już rozpoczętą, jeżeli:

1) wysyłający w jakikolwiek sposób podał kapitanowi do wiadomości, że załadowanie jest ukończone i statek zaczarterowany może wyruszyć w podróż;

2) ładunek został w całości lub w części załadowany i czas wyczekiwania na dostawienie ładunku już minął (§ 580 khn).

Po rozpoczęciu podróży może wysyłający odstąpić od umowy o zaczarterowanie całego statku i żądać wyładowania ładunku za zapłatą pełnego umówionego frachtu bez żadnych potrąceń i ewentualnego postojowego, za zwrotem wyłożonego cła i innych wydatków na rzecz ładunku, za wynagrodzeniem strat, poniesionych wskutek rozwiązania umowy i wyładowania statku, oraz za uiszczeniem lub zabezpieczeniem należności, przypadających ewentualnie od ładunku z tytułu awarii wspólnej, ocalenia i pomocy lub pożyczki bodmeryjnej. Wysyłający nie może żądać zmiany podróży dla wyładowania ładunku (§ 582 khn).

Inne skutki prawne odstąpienia od umowy o zaczarterowanie całego statku przewiduje ustawa przy tzw. podróżach kombinowanych, tj. złożonych w myśl umowy z kilku odcinków. Wysyłający płaci mianowicie tylko $^3/_4$ pełnego umówionego frachtu jako fracht martwy, jeżeli statek zaczarterowany został również na podróż powrotną albo w myśl umowy statek dla załadowania objętych umową towarów przybywa w ciągu podróży do portu załadowania z innego portu niż z portu rozpoczęcia podróży, a wysyłający odstąpił od umowy przed rozpoczęciem podróży powrotnej lub podróży z portu załadowania (§ 583 khn).

Niedostawienie przez wysyłającego, czy to przy podróżach zwyczajnych, czy też przy podróżach złożonych, z jakichkolwiek powodów ani jednej części umówionego ładunku w ciągu okresu wyczekiwania na ładunek, tj. okresu załadowania i ewentualnie umówionego okresu przedłużenia postoju, powoduje *ipso iure* zwolnienie przewoźnika od wykonania zobowiązań wynikających z umowy o przewóz. W takich przypadkach przewoźnikowi służą według § 585 khn w stosunku do wysyłającego te same prawa, które by mu słu-

żyły, gdyby wysyłający w ciągu okresu wyczekiwania na ładunek oświadczył, że od umowy odstępuje; w szczególności służy mu prawo do frachtu martwego (§§ 585, 580, 583, 584 khn).

Zasady powyższe, dotyczące uiszczenia frachtu martwego przy rozwiązaniu umowy o zaczarterowanie całego statku (§§ 580 do 586 khn), mają zastosowanie, z pewnymi modyfikacjami, przewidzianymi w ustawie (§ 587 khn), także przy rozwiązaniu umowy o zaczarterowanie części czy też ściśle określonego pomieszczenia statku.

Jak już uprzednio zaznaczono, w razie niedostarczenia na czas umówionej drobnicy na statek może przewoźnik wyruszyć w podróż bez ładunku, mając prawo do pełnego umówionego frachtu. Wysyłający może sobie ewentualnie tylko odciągnąć fracht, zarobiony przez przewoźnika za inny ładunek, przyjęty w miejsce niedostarczonego (§ 588 ust. 2 khn).

Po załadowaniu drobnicy na statek wysyłający może odstąpić od umowy i zażądać wyładowania drobnicy z powrotem:

1) za zapłatą pełnego umówionego frachtu, ewentualnego postojowego, wyłożonego cła i innych wydatków, które przewoźnik poniósł w związku z przyjęciem drobnicy na statek;

2) za zapłatą lub zabezpieczeniem należności, przypadających ewentualnie od ładunku z tytułu pokrycia awarii wspólnej, z tytułu ocalenia i pomocy lub pożyczki bodmeryjnej;

3) za zwrotem ewentualnych kosztów i strat, powstałych wskutek wyładowania drobnicy z powrotem.

Przewoźnik nie jest obowiązany do zmiany kierunku rozpoczętej podróży, jeżeli wysyłający zażąda wyładowania drobnicy (§ 589, 582 ust. 3 khn).

Odpowiedzialność przewoźnika za utratę i uszkodzenie ładunku podczas podróży

Według § 535 khn kapitan statku przez cały czas wykonywania umowy przewozowej jest obowiązany, w miarę możności, dbać o ładunek jak najlepiej. Pod tym względem odpowiada on nie tylko sam, ale także odpowiada za niego przewoźnik (§§ 485, 486 ust. 1 p. 2 i 3 khn); ich odpowiedzialność jest solidarna. Podczas podróży i przed jej rozpoczęciem przewoźnik może przeładować ładunek na inny statek, jeżeli wysyłający na to zezwoli. Jeżeli przewoźnik nie otrzyma

zezwolenia, odpowiada za szkody, powstałe wskutek przeładowania. Zezwolenie nie jest potrzebne, jeżeli po rozpoczęciu podróży zachodzi konieczna potrzeba wyładowania, np. wskutek pożaru na statku lub awarii (§ 565 khn). W umowie o przewóz lub też w konosamencie może sobie przewoźnik przez umieszczenie odpowiedniej klauzuli wyraźnie zastrzec prawo przeładunku na inny statek, np. *„the steamer to have liberty to substitute or tranship the goods by any other steamer"*.

W sprawie odpowiedzialności przewoźnika za integralność ładunku po dostarczeniu go na statek wypowiada § 606 khn zasadę, że przewoźnik odpowiada wobec zainteresowanych ładunkiem (tj. wobec wysyłającego, załadowcy i odbiorcy) za utratę i uszkodzenie ładunku od chwili przyjęcia ładunku do chwili wydania go; od tej odpowiedzialności może przewoźnik — w braku innego postanowienia umownego — uwolnić się tylko przez wykazanie (ekskulpację), że utrata lub uszkodzenie nastąpiły mimo stosowania przez niego staranności sumiennego przewoźnika. Utrata ładunku zachodzi wtedy, gdy ładunek zginie lub zostanie tak zniszczony, że straci wszelką wartość, uszkodzenie zaś, jeżeli jego substancja ulegnie takiemu pogorszeniu, iż nastąpi zmniejszenie jego wartości.

Odpowiedzialność przewoźnika za utratę i uszkodzenie ładunku jest zasadniczo ograniczona do statku i frachtu. Osobiście odpowiada on tylko wtedy, jeżeli sam ponosi winę niewykonania umowy przewozowej albo specjalnie zagwarantował jej wykonanie (§ 486 ust. 1 i 2 khn). W razie ustalenia odpowiedzialności przewoźnika za całkowitą lub częściową utratę ładunku, powinnien on zapłacić odszkodowanie przy uwzględnieniu wartości rynkowej albo, gdy wartość ta nie da się ustalić, przy uwzględnieniu rzeczywistej wartości ładunku. W przypadku zaś odpowiedzialności za uszkodzenie ładunku, ciąży na nim obowiązek zapłaty różnicy pomiędzy wartością sprzedażną ładunku po uszkodzeniu i wartością rynkową lub rzeczywistą bez uszkodzenia. Miarodajna jest wartość ładunku w porcie przeznaczenia w czasie wyładowania, w razie zaś niedotarcia do tego portu, w miejscu ukończenia podróży, a w razie utraty statku i wyratowania ładunku, w miejscu, w którym ładunek został zabezpieczony. Od sumy odszkodowania odciąga się to, co wysyłający lub odbiorca wskutek utraty lub uszkodzenia ładunku zaoszczędzili na cle i innych kosztach oraz na frachcie (§§ 611, 613 khn).

W odniesieniu do przedmiotów wartościowych, mianowicie kosztowności, dzieł sztuki, pieniędzy i papierów wartościowych ustawa postanawia, że przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie ich tylko wtedy, jeżeli przedmioty te zostały należycie zadeklarowane co do rodzaju lub wartości (§ 607 khn).

Przewoźnik może, jak już zaznaczono, uwolnić się od odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku przez udowodnienie (ekskulpację), że zastosował względem ładunku staranność sumiennego przewoźnika. Uwolnienie się od odpowiedzialności za ładunek może przewoźnik zastrzec sobie z góry w umowie przewozowej lub w konosamencie przez umieszczenie odpowiednich klauzul (ang. *exception clauses*, franc. *clauses de non responsabilité*, niem. *Freizeichnungsklauseln*). Oczywiście klauzule te nie mogą zwalniać od odpowiedzialności za złą wolę przewoźnika i kapitana, gdyż sprzeciwiałoby się to dobrym obyczajom i odnośna klauzula byłaby nieważna.[43] Praktyka ustaliła wielką ilość klauzul, odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika. Są one pochodzenia angielskiego i przyjęły się w brzmieniu angielskim.

Dadzą się one podzielić na następujące grupy:

I klauzule ograniczające czas trwania odpowiedzialności przewoźnika;

II klauzule ograniczające zakres rzeczowy odpowiedzialności przewoźnika;

III klauzule ograniczające sumę odszkodowania;

IV klauzule regulujące ciężar dowodu;

V klauzule ustalające czas do zgłoszenia reklamacji.

I. Klauzule ograniczające czas trwania odpowiedzielności przewoźnika:

„the ship's responsibility shall cease immediately on the goods being discharged from the ship's tackle“ (odpowiedzialność ustaje z chwilą wyładowania dźwigiem okrętowym);

„to be delivered from the ship's deck, where the ship's responsibility shall cease“ (odpowiedzialność ustaje z chwilą wydania ładunku z pokładu statku);

„in all cases whatsoever the steamers responsibility shall cease, when the goods pass over the ship's side“ (odpowiedzialność za przewieziony ładunek ustaje z chwilą przejścia ładunku przez burtę statku);

„not liable for risk of craft“ — *„the carriers shall have liberty to convey goods in lighters to and from the ship at the risk of the owners of the goods“* albo *„ship shall not be responsible for lighterage“*[44] (ryzyko podczas ładowania i wy-

ładowania przy pomocy barek pomocniczych (lichtug) ponoszą właściciele ładunku);

„to tranship cargo from any intermediate port to its destination at ship's expense and merchant's risk“ (koszty przeładowania podczas podróży obciążają statek, a ryzyko przeładowania ponosi właściciel ładunku).

II. Klauzule ograniczające zakres rzeczowy odpowiedzialności przewoźnika:

„free from all accidents, loss and damage of whatsoever nature or kind, and however occasioned“ (bez odpowiedzialności za jakikolwiek wypadek, stratę lub szkodę);

„not liable for any loss, detriment or damage to any goods, which are capable of being covered by insurance“ — tzw. *insurance clause*, czyli *parasitic clause* (odpowiedzialność tylko za te straty i uszkodzenia, od których można się ubezpieczyć). Klauzula ta obowiązuje bez względu na to, czy przewoźnik się ubezpieczył, czy nie. Możność ubezpieczenia musi przede wszystkim wynikać z przepisów prawnych;

„not liable for perils of the sea and rivers“; „not liable for perils (accidents) of navigation“[45] (bez odpowiedzialności za wszelkiego rodzaju wypadki i niebezpieczeństwa w żegludze na morzu i rzekach — w żegludze morskiej).

Klauzula druga wymienia poszczególne rodzaje wypadków jak *collision, stranding, error of navigation. Error of navigation* oznacza błąd w nawigacji, tj. w techniczno-żeglugowym kierownictwie statku,

„every danger of machinery, boilers, pipes, steam ..... excepted“ — (bez odpowiedzialności za niebezpieczeństwa, grożące od maszyn, kotłów, rur i pary);

„latent defects in hull ... excepted“ (bez odpowiedzialności za ukryte defekty w kadłubie statku);

„latent defects of equipment or fittung“ (bez odpowiedzialności za ukryte defekty w wyposażeniu i urządzeniu statku);

„not accountable for rats and vermin“ (bez odpowiedzialności za straty i szkody, wywołane przez szczury i robactwo);

„not liable for sweat“ albo *„damage from sweating excepted“* (bez odpowiedzialności za szkody wskutek wyziewów, które statek wydziela);

„excepted injurious effects of other goods“ — „excepted damage from other goods“ — „exempt from damage arising

from contact with other goods" (bez odpowiedzialności za szkody, wywołane innymi ładunkami);

„not responsible for rain, rust, decay, corruption, inherent deterioration, putrefaction, coal dust, heat, damage caused by insufficient packing" (bez odpowiedzialności za rdzewienie, deszcz, ulatnianie się, zepsucie, naturalne psucie się, gnicie, za szkody wskutek pyłu węglowego lub zagrzania się, za szkody wskutek złego opakowania);[46]

„not responsible for accidents of whatsoever kind" (ogólna klauzula, uwalniająca od odpowiedzialności za wszelkiego rodzaju wypadki);[47]

„not responsible (liable) for „fire", explosion, bursting of boilers, pipes, breakage of shafts" (bez odpowiedzialności za ogień, eksplozję, pęknięcie kotłów i rur, pęknięcie wałów maszyny).

Do omawianej kategorii klauzul należą klauzule, zwalniające od odpowiedzielności za szkody, wywołane przez wydarzenia o charakterze siły wyższej: wojnę, tzw. zarządzenie władzy wyższej, tj. zarządzenie władzy państwowej podczas wojny i pokoju *(Verfügung von hoher Hand)* — dalej przez piratów oraz egzotyczny klimat, np. *„acts of God"* (dopust Boży) — *„in event of war"* — *„the kings enemies"* — *„restraints of princes, rules and people"* — *„pirates, robbers by land or sea thieves"* — *„effects of climate"*.

Na tym miejscu należy także wymienić często zachodzące klauzule *„not accountable for breakage, leakage, shrinkage"* (złamanie, wyciekanie, kurczenie się), *„not responsible for broken bags"* (pęknięte worki).

„Ship free of mortality and decease" (śmiertelność zwierząt). *„Not liable for inaccuracies, obliteration or absence of marks, numbers, or address or description of goods* (niedokładność, zamazanie lub brak znaków, liczb, adresu i opisu ładunku).

Jedna z najbardziej znanych klauzul, ograniczających zakres rzeczowy odpowiedzialności przewoźnika, jest tzw. *negligence clause,* która zwalnia od odpowiedzialności za straty i szkody w ładunku, spowodowane przez osoby pomocnicze przewoźnika, szczególnie kapitana i innych członków załogi statku. Może ona być absolutna i zwalniać przewoźnika od odpowiedzialności za winę jego osób pomocniczych we wszystkich wypadkach lub też relatywna, czyli może ona zwalniać go od tej odpowiedzialności tylko w niektórych wypadkach.

Absolutna klauzula brzmi zwykle: „*not liable for baratry*“ (przestępcze i szkodliwe działanie, naruszające stosunek zaufania do przewoźnika). „*misfeasance*“ (czyn bezprawny, wykroczenie) „*error in judgment*“ (omyłka, mylny sąd) „*negligence or default of pilot, master, mariners or other persons in the service of the ship, whether in navigating*[48] *of the ship or otherwise, excepted*“ albo „*not liable for any damage by want of intelligence, default or error in judgment of the master, mariners, engineers or other persons in the service of the shipowner*“, albo, jak w konosamencie drobnicowym przedsiębiorstwa „Żegluga Polska, Sp. Akc.“ „*ship shall not be answerable for damage or losses from any acts, neglect or error in judgment of pilots, steamtugs, master, crew stevedores, workmen or other persons employed in, on or about the ship or cargo*“.

Relatywna klauzula jest dodatkiem do innej klauzuli i przewiduje tylko w niektórych ściśle określonych przypadkach zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za jego osoby pomocnicze np. „*not liable for perils of the sea and rivers... whether arising from negligence of mariners or others of the crew or otherwise howsoever*“.

Obok tzw. *negligence clause* istnieje sporo klauzul specjalnych, które zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności za poszczególne działania jego osób pomocniczych np. „*baratry*“ — „*jetisson*“ — „*stowage*“ (działania przestępcze i szkodliwe — wyrzucenie ładunku do morza — rozmieszczenie ładunku na statku).

III. Klauzule ograniczające sumę odszkodowania.

Przewoźnika nie zawsze może klauzula zwolnić od odpowiedzialności za straty i szkody w ładunku. Osobiste uchybienia jego przy wykonywaniu umowy, poza tym gwarancja specjalna, której on udzieli na wykonanie umowy, mogą mimo klauzuli zwalniającej uprawniać do odszkodowania. Może on sobie jednak w każdym razie zastrzec w umowie przewozowej lub w konosamencie, że odpowiada tylko do pewnej sumy. Takie zastrzeżenie nie ma znaczenia, jeżeli szkoda powstała wskutek jego złej woli.

Z klauzul, ograniczających jego odpowiedzialność do pewnej sumy, należy wymienić: „*not accountable beyond net invoice price of goods*“ (bez odpowiedzialności ponad cenę fakturową towarów).

„*The owners will in no case be liable for any amount above . . . . . Ł*“ (bez odpowiedzialności ponad kwotę . . . . Ł).

IV. Klauzule regulujące ciężar dowodu.

Na wypadek utraty lub uszkodzenia ładunku może przewoźnik zastrzec sobie, że będzie odpowiadał tylko wtedy, jeżeli poszkodowany udowodni, iż utrata lub uszkodzenie ładunku powstały wskutek winy jego osób pomocniczych (kapitana i innych członków załogi).

Klauzule „zawartość nieznana“, „waga, miara nieznana“, mają ten skutek, że odbiorca, kwestionując zawartość, miarę i wagę wydanego ładunku, powinien udowodnić, co lub ile zostało załadowane.

Przewoźnik może także wyraźnie zaznaczyć w konosamencie, że dane, zawarte w konosamencie, co do ilości załadowanego na statek towaru, są niezaprzeczalne *(„the bill of lading is to be conclusive evidence of the quantity of cargo shipped on board“)* i w ten sposób wykluczyć kwestionowanie podanej w konosamencie ilości załadowanego ładunku.

V. Klauzule ustalające czas do zgłoszenia reklamacji.

Są one poniekąd uzupełnieniem ustawowego przepisu, że odpowiedzialność za integralność ładunku trwa od przyjęcia do wydania ładunku (§ 606 khn). Klauzule te postanawiają, że reklamacja z tytułu strat i szkód w ładunku musi być wniesiona bezzwłocznie lub do pewnego terminu np. *„within 24 hours from date of goods being landed“* albo *„within 5 days after delivery of the goods“*, albo *„immediately after discharge of the goods“*, albo *„within 24 hours after discharging the vessel“.*[9]

Wydanie ładunku ze statku

Po zawinięciu statku z ładunkiem do portu przeznaczenia następuje ze strony przewoźnika wydanie ładunku do rąk uprawnionego odbiorcy (ang. *delivery,* franc. *délivrance,* niem. *Auslieferung, Löschung).* Wydanie ładunku ze statku zaczarterowanego składa się z kilku poszczególnych czynności przewoźnika i odbiorcy, które z punktu widzenia prawnego tworzą jednolity akt, stanowiący końcowe stadium wykonania umowy o przewóz ładunku. Analogicznie do poszczególnych czynności i okresów przy dostawieniu ładunków na statek, który został zaczarterowany w całości, części lub w odniesieniu do ściśle określonego pomieszczenia, rozróżniamy przy wydaniu ładunków z takiego statku następujące poszczególne czynności i okresy: podstawienie statku w miejscu, wskazanym przez uprawnionego odbiorcę lub jego zastępcę (maklera, ajenta), zgłoszenie przez kapitana statku gotowości do wyładowania *(Löschbereitschaft),* okres wyczekiwania na odbiór

ładunku, tj. okres wyładowania *(Löschzeit)*, i ewentualnie czas przedłużenia tego okresu, czyli przedłużenie postoju statku *(Ueberliegezeit)*, wreszcie samą czynność wyładowania i odbiór.

W przypadku, gdy odbiorca bądź odbiorcy nie wskażą miejsca wyładowania lub nie uczynią tego na czas, albo w razie niemożności wskazania miejsca ze względu na niedostateczną głębokość wód, ze względu na bezpieczeństwo statku lub przeszkody, wynikające z przepisów portu przeznaczenia, decyduje o miejscu wyładowania miejscowy zwyczaj portowy (§ 592 ust. 2 khn). Po podstawieniu statku na właściwe miejsce wyładowania przewoźnik powinien zakomunikować odbiorcy lub jego zastępcy swą gotowość do wyładowania. Z dniem następnym rozpoczyna się okres wyładowania (ang. *lay days*, franc. *staries, jours de planche*, niem. *Löschzeit)*. Z upływem tego okresu przewoźnik nie potrzebuje dłużej czekać na odbiór ładunku, jeżeli umowa nie przewiduje przedłużenia tego okresu.

Za okres wyładowania odbiorca z reguły nic nie płaci przewoźnikowi, natomiast za czas przedłużenia postoju *(Ueberliegezeit)* płaci z reguły postojowe (ang. *demurrage*, franc. *surestaries*, niem. *Liegegeld)*, którego wysokość w braku umowy ustala się według słuszności.

Odbiorca ma prawo korzystać dowolnie z okresu wyładowania ładunku i umówionego czasu przedłużenia postoju statku. Może on zgłosić się po odbiór swego ładunku w ciągu obu okresów wtedy, kiedy zechce. Natomiast przewoźnik obowiązany jest w ciągu tych okresów wydać ładunek w każdej chwili na żądanie odbiorcy, a jeżeli znajdzie się w zwłoce, odpowiada wobec odbiorcy za ewentualne szkody, powstałe wskutek niewydania ładunku. Od tej odpowiedzialności może się przewoźnik uwolnić przez odpowiednią klauzulę, np.: *„not liable in respect of any delays arising from strikes, stoppages or lockouts of workmen"*.

Okres wyładowania ładunku ze statku zaczarterowanego wynika zwykle z umowy, a w braku postanowienia umownego ustalają ten okres miejscowe przepisy lub zwyczaje portu przeznaczenia. Co zaś się tyczy określenia czasu przedłużenia postoju, to obowiązują przede wszystkim postanowienia umowne, a w razie wątpliwości normy ustawowe.

Gdy chodzi o wydanie drobnicy ze statku, kapitan w braku postanowienia umownego powinien wezwać odbiorcę do odbioru, jeżeli odbiorca sam się nie zgłasza po odbiór. Bezzwłocznie po otrzymaniu wezwania odbiorca powinien ode-

brać ładunek. Jeżeli odbiorca nie jest znany, wezwanie następuje drogą publicznego ogłoszenia według miejscowego zwyczaju. Za każdy dzień opóźnienia odbioru płaci odbiorca postojowe (§ 604 khn). W praktyce wzywanie do odbioru z reguły nie jest stosowane. Drobnicę bowiem przewożą zwykle linie okrętowe, utrzymujące regularny ruch okrętowy według opublikowanego rozkładu podróży i posiadające w portach swe stałe miejsca wyładowania oraz magazyny. Odbiorca lub jego pełnomocnik sam zwykle zgłasza się do statku, który zawinął do portu przeznaczenia, i wtedy wydaje się drobnicę bezpośrednio ze statku albo też z magazynu linii.

Przy pilnych transportach, szczególnie przy przewozie artykułów, nie wytrzymujących długiego transportu, wyczekiwanie nie jest praktykowane, gdyż strony umawiają się zwykle, że ładunek powinien być bezzwłocznie wyładowany po nadejściu statku do portu przeznaczenia (*„immediately after arrival of the ship“* albo *„as fast the steamer can deliver“).*

W braku postanowienia umownego, miejscowego przepisu lub zwyczaju, koszty wyjmowania ładunku z wnętrza statku do burty, łącznie z kosztami uruchomienia dźwigów okrętowych, ponosi przewoźnik, a dalsze koszty, mianowicie koszty przesunięcia ładunku od burty na ląd, łącznie z mierzeniem i ważeniem ładunku, ponosi odbiorca (§ 593 khn).

Kapitan nie potrzebuje, jak już zaznaczono, czekać na odbiór ładunku, jeżeli okres wyładowania lub umówiony albo zwyczajowy czas przedłużenia postoju, czy też umową przewidziany prekluzyjny termin odbioru ładunku upłynął i odbiorca popadł w ten sposób w stan zwłoki co do odbioru. Kapitan może wtedy ładunek zdeponować w imieniu własnym lub w imieniu przewoźnika w publicznym domu składowym lub innym bezpiecznym miejscu (np. w magazynie portowym lub u ekspedytora) na koszt odbiorcy lub wysyłającego, zawiadamiając o tym odbiorcę. Do zdeponowania ładunku jest kapitan nawet obowiązany, jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia ładunku lub nie odpowie na oświadczenie kapitana, wyrażające gotowość wydania ładunku, albo gdy odbiorca jest nieznany (§ 601 khn). Przy przewozie drobnicy, przy którym okres wyładowania i czas przedłużenia postoju z reguły nie są przewidziane, odbiorca popada w zwłokę, gdy na wezwanie kapitana lub w ustalonym w rozkładzie podróży dniu nie odbierze ładunku. Również i w tym przypadku służy kapitanowi prawo do zdeponowania ładunku.

Za te dni, o które w powyższych przypadkach wskutek zdeponowania ładunku przedłuży się okres wydania ładunku i opóźni się jego wydanie, należy się przewoźnikowi postojowe, niezależnie od ewentualnego dalszego odszkodowania (§§ 602, 604 ust. 3 khn).

Prawo zastawu przewoźnika na ładunku z tytułu wszelkich należności za przewóz ładunku służy przewoźnikowi także w czasie, gdy ładunek jest zdeponowany (§ 623 khn).

Konosament

Konosament (ang. *bill of lading*, franc. *connaissement*, niem. *Konnossement*, włosk. *polizza di carico)* jest dokumentem obrotu morskiego, potwierdzającym przyjęcie ładunku na statek i zawierającym zobowiązanie wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia.

Dokument ten posiada właściwość papieru wartościowego, ponieważ realizacja wyrażonego w nim roszczenia jest ściśle związana z posiadaniem dokumentu i uprawnieniem do dysponowania nim. Oddanie konosamentu wywołuje według ustawy te same skutki prawne, co oddanie ładunku. Konosament zastępuje więc sam towar, którego dotyczy, i jest zatem papierem towarowym, reprezentującym prawo własności towaru oddanego do przewozu (§ 647 khn).

Uprawnionym z konosamentu jest jego legalny posiadacz, legitymujący się tym dokumentem jako odbiorca ładunku. Odbiorca może być wymieniony, wtedy konosament jest papierem imiennym. Jeżeli konosament zawiera klauzulę „na zlecenie", wtedy konosament jest papierem na zlecenie *(Orderpapier).* Załadowca może żądać, aby konosament był wystawiony na zlecenie odbiorcy. Przez wystawianą z reguły klauzulę „na zlecenie" bez zaznaczenia, na czyje zlecenie ładunek ma być wydany, należy rozumieć zlecenie załadowcy (§ 644 ust. 1 khn).

Od konosamentu na zlecenie należy odróżnić dokument, zwany *„delivery order"* *(Lieferschein, Konnossementsteilschein).* Wystawia go posiadacz konosamentu na częściowe wydanie wysłanego ładunku, nim nastąpi pokwitowanie odbioru całości ładunku na zasadzie konosamentu.[50]

Konosament ma doniosłe znaczenie w morskim obrocie handlowym, ponieważ, prawnie rzecz biorąc, jest nie tylko dokumentem, ale zarazem ładunkiem posiadanym *(corpus possessionis)* i może być przedmiotem różnych tranzakcyj

handlowych, w szczególności zbycia i zastawu, gdy wysłany towar faktycznie jest jeszcze w drodze. Obieg konosamentu jest niezależny od kierunku przewozu towaru. Razem z konosamentem kursuje zwykle polisa ubezpieczeniowa dotycząca towaru.

Umowa o przewóz ładunku wyraża stosunek umowny pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem, a konosament pomiędzy przewoźnikiem i odbiorcą. Są to odrębne stosunki prawne. Konosament jest legitymacją do odbioru ładunku od armatora w porcie przeznaczenia, niezależną od samej umowy przewozowej. Przewoźnik w stosunku do odbiorcy, który się legitymuje konosamentem, nie może się powoływać na umowę o przewóz, chyba że konosament zawiera klauzulę, powołującą się wyraźnie na jej postanowienia § 651 khn). Np. klauzula w konosamencie *„conditions as per charterparty"* oznacza, że warunki czarterpartii obowiązują odbiorcę.

Według § 642 khn kapitan statku obowiązany jest do wystawienia konosamentu po ukończeniu załadowania ładunku na statek. Praktyka wytworzyła zwyczaj, że w niektórych przypadkach zaczarterowania statku wystawia się czarterpartię i konosament.[51] Przy przewozie zaś drobnicy interesowani zadawalają się wystawieniem konosamentu.[52] Umowa o przewóz zawierana jest wtedy milcząco obok konosamentu.

Załadowca otrzymuje konosament za zwrotem tymczasowego zaświadczenia o załadowaniu ładunku na statek, tzw. kwitu sternika (ang. *mate's receipt,* franc. *reçu de bord,* niem. *vorläufiger Empfangsschein),* jeżeli uprzednio wystawiono takie zaświadczenie. Konosament wystawić może nie tylko kapitan, ale także upoważniona do tego przez armatora inna osoba (makler, ajent), przy czym załadowca może żądać wystawienia konosamentu w tylu egzemplarzach, ile sobie życzy.[53] Wszystkie egzemplarze powinny posiadać tę samą treść i datę oraz adnotację, ile egzemplarzy wystawiono. Jeżeli kapitan zażąda, załadowca winien mu wręczyć zwykłą kopię konosamentu, uwierzytelnioną swoim podpisem. Kopia taka *(master's copy)* ma charakter dokumentu dowodowego, a nie papieru wartościowego, jak oryginalne egzemplarze konosamentu, które mogą być przedmiotem obrotu, czyli są *„negotiables"*. Może ona służyć jako dokument dla ułatwienia kapitanowi niektórych manipulacyj przy odprawie statku i ładunku wobec władz celnych i innych. Wystawienie konosamentu może nastąpić nie tylko po załadowaniu (ang. *bill*

of lading „Shipped", niem. *Abladekonnossement),* ale także za zgodą załadowcy jeszcze przed załadowaniem ładunku na statek, już jednak po przyjęciu ładunku, np. do magazynu portowego linii albo lichtug (ang. *bill of lading „Received for shipment"*, niem. *Uebernahmekonnossement)* — § 642 ust. 1 i 5 khn.

Jeżeli konosament pozostawia posiadaczowi konosamentu możność wyboru portu wyładowania czyli „opcję", mówi się o konosamencie opcyjnym *(bill of lading at option).*

Odstąpienie wszystkich praw z konosamentu następuje przez proste wręczenie go nabywcy albo, jeżeli konosament wystawiony jest na zlecenie, co stanowi regułę, przez indos (§ 363 ust. 2 khn).

Kapitan obowiązany jest wydać ładunek uprawnionemu odbiorcy, przy czym wystarczy przedłożenie jednego egzemplarza konosamentu (§ 645 khn). Jeżeli zaś do kapitana statku zgłosi się kilku odbiorców, posiadających każdy po jednym egzemplarzu konosamentu, wtedy może on odmówić wydania ładunku i zdeponować go w publicznym domu składowym albo innym bezpiecznym miejscu, np. w magazynie portowym lub u ekspedytora. O zdeponowaniu ładunku powinien kapitan zawiadomić zgłaszających się po odbiór, podając motyw swego postępowania (§ 646 khn). Zdarza się, że kapitan wyda ładunek bez konosamentu, jednakże każe sobie wystawić przez odbiorcę tzw. *letter of guaranty,* który go zwalnia od odpowiedzialności za wydanie ładunku bez konosamentu, ale obliguje odbiorcę do oddania kapitanowi konosamentu, jak tylko tenże nadejdzie.

Konosament określa stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem i odbiorcą. Jego treść jest miarodajna, jeżeli chodzi o obowiązek wykonania przewozu w stosunku do odbiorcy i dostarczenia mu ładunku (§ 651 khn). Odbiorca może otrzymać ładunek tylko za wydaniem przedłożonego przez siebie egzemplarza konosamentu, zaopatrzonego w pokwitowanie odbioru (§ 650 khn). Dla roszczeń odbiorcy, odnoszących się do ładunku, miarodajna jest pisemna treść konosamentu. Przewoźnik odpowiada według khn wobec odbiorcy ściśle według pisemnej treści konosamentu. Zobowiązanie wydania ładunku, wynikające z konosamentu, jest zatem według khn wybitnie skrypturalne *(obligatio ex scriptura).*[54] Ścisła zależność zobowiązania od pisemnej treści dokumentu istnieje według khn w tym stopniu, że przewoźnik odpowiada wobec odbiorcy za rodzaj i stan ładunku tak, jak wynika z opisu

ładunku w konosamencie, chociażby nawet w rzeczywistości ładunek nie odpowiadał opisowi (§ 625, 653 khn).[55]

Od odpowiedzialności z konosamentu za integralność ładunku może przewoźnik zwolnić się, tak jak przy czarterpartii, przez umieszczenie specjalnych klauzul w konosamencie. Khn wspomina tylko o kilku klauzulach tego rodzaju, mianowicie: 1) „zawartość nieznana" (§ 654 khn), 2) „ilość, miara i waga nieznana" *(quantity, measurement and weight unknown)* (§§ 655, 656 khn), 3) „wolny od odpowiedzialności za połamanie (popękanie), wyciekanie i uszkodzenie" (§ 657 khn). Pierwsze dwie klauzule zwalniają od odpowiedzialności za zawartość ładunku w zamkniętych naczyniach lub opakowaniu oraz za ilość, miarę i wagę ładunku, trzecia zaś za wyciek, popękanie (połamanie) i uszkodzenie ładunku, ale tylko o tyle, o ile kapitan lub inna osoba pomocnicza przewoźnika (np. członek załogi) nie ponosi winy za szkody w ładunku (§ 657 khn).

Odpowiedzialność skrypturalna kapitana za ładunek uwydatnia się szczególnie wtedy, jeżeli kapitan, mimo że uszkodzenie, zły stan i złe opakowanie są widoczne, nie wymieni braków tych w konosamencie. Odpowiada on wtedy za ładunek tak, jak gdyby powyższych braków w ładunku nie było, chociażby nawet konosament zawierał jedną z powyżej wymienionych klauzul. Ustawa wychodzi z założenia, że kapitan, nie wymieniając w konosamencie widocznych braków ładunku, czyli wystawiając tzw. czysty konosament (ang. *clean bill of lading*, franc. *connaissement net*, niem. *reines Konnossement)*, przyznaje tym samym milcząco, że braków nie ma (§ 658 khn). Zwykle kapitan zabezpiecza się, żądając od wysyłającego wystawienia tzw. *letter of indemnity* (rewersu), mocą którego wysyłający (załadowca) obowiązuje się zwrócić wszelkie koszty i szkody, powstałe dla kapitana (armatora) z powodu wadliwego stanu lub opakowania ładunków.

Wystawienie konosamentu, przyjęcie i wydanie ładunku wchodzi w zakres ustawowych pełnomocnictw kapitana. Przy wykonywaniu tych czynności kapitan powinien stosować staranność sumiennego kapitana statku, odpowiadając za wszelkie szkody i straty w ładunku, powstałe wskutek uchybień, nie dających się pogodzić z taką starannością (§§ 661, 511, 512 khn). Obok kapitana odpowiada armator swym majątkiem morskim za wykonanie powyższych obowiązków służbowych kapitana (§§ 486 ust. 1 p. 1 i 2, 533 khn).

Trasa, którą strony umawiające się ustalają dla przewozu ładunku, może składać się z kilku odcinków, objętych podró-

żami kilku statków. Zdarza się to wtedy, gdy nie ma bezpośredniej komunikacji do portu przeznaczenia. Odcinki trasy mogą także leżeć częściowo na morzu, częściowo na lądzie, a częściowo nawet na drogach śródlądowych. Potrzeba ułatwienia przewozu towarów w tych wszystkich przypadkach wytworzyła zwyczajową instytucję prawną, mianowicie konosament bezpośredni (ang. *through bill of lading,* franc. *connaissement direct,* niem. *Durchkonnossement, Durchfrachtkonnossement,* włosk. *polizza di carico per transito).* W razie wystawienia konosamentu bezpośredniego współdziała w przewozie morskim kilku przewoźników. Khn z r. 1897 nie zawiera żadnych postanowień, dotyczących tego rodzaju konosamentu instytucja ta powstała bowiem dopiero w ostatnich czasach. Ponieważ ma ona w obrocie morskim coraz szersze zastosowanie, powinna znaleźć unormowanie ustawowe, tym bardziej, że w praktyce budzi pewne wątpliwości co do swej istoty prawnej i wywoływanych skutków prawnych. Sytuacja prawna w przypadkach konosamentu bezpośredniego może być bardzo zawiła, komplikuje się bowiem już wtedy, gdy kilku przewoźników współdziała tylko w przewozie morskim. Przyjmijmy najprostszy przypadek, że w przewozie morskim współdziała dwóch przewoźników. Wtedy albo pierwszy przewoźnik wystawia konosament na podróże obu statków, albo też obaj przewoźnicy wystawiają wspólny konosament. W pierwszym przypadku armator (kapitan) statku, wyjeżdżającego z portu załadowania, zawiera z armatorem drugiego statku umowę o przewóz ładunku na drugim odcinku trasy i staje się na tym odcinku wysyłającym w stosunku do tego armatora. Sytuacja komplikuje się przy konosamencie morsko-kolejowym, który częściowo jest konosamentem w ścisłym tego słowa znaczeniu a równocześnie dowodem nadania ładunku do przewozu lądem, czyli listem przewozowym w rozumieniu przewozu lądowego. Jeszcze bardziej skomplikowana sytuacja powstaje, jeżeli przewóz ładunku idzie nie tylko morzem i lądem, ale także przez wody śródlądowe.

Konosament morsko-kolejowy jest papierem nader wygodnym dla eksportera, gdyż ułatwia mu kalkulację cen towarów: poza tym z chwilą, gdy otrzyma konosament taki od zarządu kolei, nie potrzebuje troszczyć się o przeładunek portowy, gdyż przeładunek ten jest załatwiany przez organa kolejowe. Eksporter dysponuje także towarem i może otrzymać pod zastaw konosamentu kredyt w banku, gdy towar jest w drodze. Wprowadzenie i zastosowanie takiego konosamentu

nie jest jednak łatwe z powodu trudności ustalenia stawek dla kombinowanych frachtów morsko-kolejowych, zwłaszcza przy chwiejności waluty.

Konosament bezpośredni może mieć zastosowanie przy praktykowanych w handlu międzynarodowym umowach c. i. f. *(cost, insurance, freight)*, tj. umowach o sprzedaż towaru, w których sprzedawca zobowiązuje się dostarczyć towar do miejsca (portu) przeznaczenia i ubezpieczyć go na czas przewozu[*]. Przy takich transakcjach kupujący otrzymuje konosament od sprzedającego lub na jego zlecenie od banku, a poza tym polisę asekuracyjną na towar lub wyciąg z niej albo tymczasowe zaświadczenie asekuracyjne, wystawione przez maklera ubezpieczeniowego *(insurance brokers cover note)* oraz fakturę towarową. Z inicjatywy *International Law Association* ułożono w r. 1928 na konferencji w Warszawie szereg, na istniejących zwyczajach opartych, reguł *(Warsaw Rules* 1928), które przy tranzakcjach c. i. f. mogą być umieszczane w umowie (por. H. Gotein, *Umowy c. i. f.*, tłumaczenie polskie, wydane przez Państwowy Instytut Eksportowy, 1929).

Dowolność układania postanowień konosamentu, szczególnie swoboda umieszczania przez przewoźnika klauzul, zwalniających go od jakichkolwiek zobowiązań za przewożony ładunek, wywołała potrzebę ustalenia jednolitych norm dla postanowień konosamentu. Konwencja Brukselska z dn. 25. VIII. 1924 o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu, podpisana także przez Polskę, czyni zadość tej potrzebie w znacznym stopniu.

Według konwencji przewoźnik powinien stosować należytą staranność (ang. *due diligence*, franc. *diligence raisonnable)* przy spełnianiu swego obowiązku przygotowania statku do podróży, uczynienia go zdatnym do żeglugi *(état de navigabilité)* oraz należytego zaopatrzenia, obsadzenia statku załogą jako też przygotowania poszczególnych pomieszczeń na statku dla ładunku. Jeżeli nie zastosuje on takiej staranności, ponosi odpowiedzialność za uchybienia oraz wynikłe z nich straty i szkody w ładunku. Przy załadowaniu, rozmieszczeniu, w drodze oraz podczas przewozu i wyładowania ładunku przewoźnik powinien obchodzić się z nim odpowiednio i troskliwie *(de façon appropriée et soigneuse)*.

Postanowienia konwencji, dotyczące powyżej wymienionych obowiązków przewoźnika i odpowiedzialności jego z tytułu tych obowiązków za ładunek, obowiązują bezwzględnie. Wszelkie postanowienia umowne (klauzule), zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za straty i szkody

w ładunku, wynikające z naruszenia powyższych obowiązków, lub postanowienia, zmniejszające tę odpowiedzialność, są nieważne *(sont nulles, non avenues, sans effet)*. Natomiast zwiększenie odpowiedzialności w drodze umowy jest dopuszczalne.[57]

Uiszczenie należności frachtowych

Według § 614 khn przyjęcie ładunku stwarza dla odbiorcy, który bądź na podstawie czarterpartii, bądź konosamentu legitymuje się jako odbiorca i ładunek przyjmuje, obowiązek uiszczenia według umowy o przewóz lub też konosamentu:

1) frachtu wraz z ubocznymi należnościami, związanymi z frachtem, mianowicie umówionymi prowizjami dla kapitana od frachtu netto lub brutto, zależnie od umowy, prymażami (premiami) i innym umówionym wynagrodzeniem dla kapitana lub załogi (§ 543 khn),

2) ewentualnego postojowego,

3) wyłożonych na rzecz ładunku należności celnych,

4) innych na rzecz ładunku poczynionych wydatków oraz

5) obowiązek wykonania innych zobowiązań, wynikających dla odbiorcy z postanowień umowy o przewóz lub konosamentu (np. ponoszenia kosztów „lichtugowania", mierzenia i oględzin ładunku).

Wszystkie te należności i zobowiązania powinien odbiorca uiścić lub wykonać równocześnie z wydaniem ładunku. Osobno khn wymienia w § 615 przypadające od ładunku: należności z tytułu pokrycia awarii wspólnej, dalej za ocalenie i pomoc oraz pieniądze bodmeryjne, przy czym podkreśla, że odbiorca powinien je uiścić przed wydaniem ładunku. Dopóki należności te nie są uiszczone lub zabezpieczone, służy przewoźnikowi prawo zatrzymania ładunku. Prawo to ma oczywiście przewoźnik także z tytułu należności, wymienionych pod 1) do 4); wynika to stąd, że należności te powinny być uiszczone jednocześnie z wydaniem ładunku.

Z tytułu wszystkich wyżej wymienionych należności i zobowiązań służy przewoźnikowi prawo zastawu na ładunku (prawo wierzyciela ładunku, §§ 623, 777 khn).

Utrata ładunku wskutek wydarzenia przypadkowego, tj. niezawinionego przez strony, zwalnia w braku innego postanowienia umownego od obowiązku uiszczenia należności frachtowych, i to zarówno przy zaczarterowaniu całego statku lub jakiejkolwiek jego części, jak i przy umowie o przewóz drobnicy.

Jeżeli podróż bez winy przewoźnika opóźnia się lub przerywa, np. wskutek strajku robotników portowych lub marynarzy, przewoźnik w braku innego postanowienia umowy może żądać umówionego frachtu także za okres opóźnienia lub przerwy. Jednakże fracht za ten okres nie należy się w przypadkach, gdy opóźnienie lub przerwa nastąpiły wskutek zarządzenia władzy wyższej (*„Verfügung von hoher Hand“*), jak np. embarga, blokady, zakazu importu lub eksportu albo też wskutek konieczności naprawy statku podczas podróży (§§ 622 ust. 4, 637 ust. 2 khn).

Niemożność i utrudnienie wykonania umowy o przewóz ładunku wskutek wydarzeń przypadkowych

Umowa o zaczarterowanie całego statku wygasa według § 628 khn z mocy samego prawa, jeżeli przed rozpoczęciem podróży nastąpi utrata statku wskutek wydarzenia przypadkowego (niezawinionego przez strony), przy czym żadna strona nie może sobie rościć pretensyj odszkodowawczych. Nie znaczy to, że statek musi całkowicie zginąć, wystarczy pozbawienie przewoźnika na stałe posiadania statku, aby umowa wygasła. Khn § 628 wymienia główne wchodzące tu w grę wydarzenia przypadkowe. Są to wypadki, gdy statek ulega rozbiciu, zostanie uznany za niezdatny do naprawy lub niewart jej i w związku z tym publicznie sprzedany, oraz gdy zostanie zagrabiony lub też skonfiskowany podczas wojny. Tak samo umowa o zaczarterowaniu całego statku wygasa, jeżeli wskutek przypadkowego wydarzenia nastąpi przed rozpoczęciem podróży utrata ładunku, który został oznaczony w umowie przewozowej lub konosamencie specjalnie (indywidualnie), a nie tylko według rodzaju i gatunku.

Natomiast umowa o zaczarterowaniu całego statku nie wygasa, lecz według § 629 khn stronom służy tylko prawo odstąpienia od umowy bez obowiązku odszkodowania, jeżeli p r z e d r o z p o c z ę c i e m p o d r ó ż y statek obłożono embargiem, zajęto dla użytku własnego lub obcego państwa, zabroniono handlu z miejscem przeznaczenia ładunku, zablokowano port załadowania lub wyładowania, zakazano eksportu lub importu ładunku, wymienionego w umowie, albo jeżeli wskutek innego zarządzenia władzy wyższej uniemożliwiono wyjazd lub podróż statku lub też przewóz danego ładunku. Prawo odstąpienia od umowy służy jednak tylko wtedy, jeżeli przypuszczalnie przeszkoda potrwa dłużej

i przez to uniemożliwi wykonanie umowy. Strony mogą także odstąpić od umowy bez obowiązku odszkodowania, gdy przed rozpoczęciem podróży wybuchnie wojna, wskutek której statek lub ładunek, objęte umową, narażone są na to, że mogą być zajęte przez państwo wojujące.

Jeżeli po rozpoczęciu podróży nastąpi utrata statku wskutek wydarzenia przypadkowego, umowa o zaczarterowanie całego statku wygasa, jednakże należy się przewoźnikowi fracht stosunkowy (franc. *fret de distance, fret proportionnel*, niem. *Distanzfracht)*, tj. fracht od wyratowanych ładunków za odbytą część podróży, nie przekraczający wartości tychże ładunków (§ 630 khn).

W razie utraty ładunku na zaczarterowanym całym statku wskutek wydarzenia przypadkowego po rozpoczęciu podróży, umowa o zaczarterowanie statku wygasa bez obowiązku stron do odszkodowania i płacenia frachtu w całości lub części. Fracht należy się tylko od ładunku, który ginie wskutek swych naturalnych właściwości, w szczególności zepsucia się, ulatniania się i normalnego wycieku (§§ 633, 618 khn).

W przypadkach:

a) embarga, zajęcia statku na użytek własnego lub obcego państwa, zakazu handlu z miejscem przeznaczenia, blokady portu załadowania lub przeznaczenia, zakazu eksportu lub importu załadowanych towarów albo innego zarządzenia władzy wyższej, uniemożliwiającego podróż i przewóz,

b) wybuchu wojny, zagrażającej statkowi lub ładunkowi, jeżeli wydarzenia te nastąpią po rozpoczęciu podróży, każda strona może odstąpić od umowy o zaczarterowanie całego statku bez obowiązku odszkodowania, przy czym w przypadkach ad a) powinna czekać z odstąpieniem umowy trzy względnie pięć miesięcy zależnie od tego czy statek znajduje się w europejskim czy pozaeuropejskim porcie. Wyładowanie statku powinno odbyć się, w braku postanowienia umownego, w tym porcie, w którym statek znajduje się w chwili odstąpienia od umowy. Za odbytą część podróży należy się fracht stosunkowy (§ 634 khn).

Przypadkowe wydarzenia, o których mowa wyżej, a które wymienione są w §§ 628, 629 khn, wywołują, gdy dotyczą tylko części ładunku na zaczarterowanym całym statku, inne skutki prawne, aniżeli gdy dotyczą całego ładunku na takim statku. Wchodzą tu w grę dwie grupy wyżej wymienionych, w ustawie wyliczonych wydarzeń przypadkowych, z których, gdy dotyczą one całego ładunku, jedna powoduje wygaśnięcie

umowy z mocy samego prawa (§ 628 khn), a druga uprawnia do odstąpienia od umowy (§ 629 khn). Należy rozróżnić skutki takich wydarzeń przed i po rozpoczęciu podróży. Skutki te, o ile chodzi o przypadki, gdy wydarzenia dotyczą części ładunku na zaczarterowanym całym statku, wyliczają przepisy §§ 636 ust. 1, 2, 3 khn.

Omawiane normy ustawowe traktują o wyliczonych w ustawie wydarzeniach przypadkowych, które dotyczą statku oraz całości lub części ładunku, o ich skutkach prawnych w odniesieniu do umowy o zaczerterowaniu całego statku. Są to wydarzenia najważniejsze, wywierające z racji swego znaczenia istotny wpływ na wykonanie umowy. Dla mniej ważnych wydarzeń przypadkowych przed i po rozpoczęciu podróży, bądź też innych nie wywołanych z winy strony wydarzeń, utrudniających tylko do pewnego stopnia wykonanie umowy, mianowicie przez to, że powodują czasową przerwę w podróży, ustala § 637 khn zasadę, że nie wywierają one na prawa i obowiązki stron, wynikające z umowy, żadnego wpływu, zwłaszcza, jeżeli chodzi o płacenie frachtu, chyba że przymusowa przerwa w podróży uniemożliwi osiągnięcie oczywistego celu gospodarczego, do którego jedna lub obie strony przez zawarcie umowy przewozowej zmierzały; w tym wypadku umowa traci wszelki sens wskutek przerwy w przewozie. W przypadku, gdy przerwa jest następstwem tzw. zarządzenia władzy wyższej (władzy państwowej), przewoźnikowi nie należy się fracht za czas trwania zarządzenia, jeżeli fracht umówiony był za pewien okres czasu *(Zeitfracht)*.

W przypadkach wygaśnięcia umowy o zaczarterowanie całego statku lub odstąpienia od niej wskutek wspomnianych uprzednio, w ustawie wyliczonych wydarzeń przypadkowych przed i po rozpoczęciu podróży, koszty wyładowania ładunku z wnętrza statku do burty, jeżeli nie zachodzi wypadek utraty całego ładunku, ponosi *in dubio* przewoźnik, pozostałe zaś koszty wyładowania na ląd — wysyłający. Jeżeli jednak przypadkowe wydarzenie dotknęło wyłącznie ładunku (np. zakaz importu lub eksportu), wszystkie koszty wyładowania ponosi wysyłający. Tak samo obciążają go wszystkie koszty wyładowania wtedy, gdy część ładunku dotknięta jest wydarzeniem przypadkowym i wskutek tego nastąpić musi jej wyładowanie (§ 639 khn).

Osobno traktuje ustawa o skutkach prawnych ujemnych wydarzeń przypadkowych w odniesieniu do umowy o zaczarterowanie całego statku przy podróży złożonej. Ustawa rozróżnia mianowicie przypadek, gdy statek przed wyjazdem

z portu załadowania wykonać musi w myśl umowy podróż dojazdową z balastem do portu załadowania, i inne przypadki podróży złożonej (§ 640 khn).

Omówiono powyżej skutki prawne ujemnych wydarzeń przypadkowych przed i po rozpoczęciu podróży, powstające w stosunku do umowy o zaczarterowanie całego statku. Zasadniczo powstają te same skutki ujemnych wydarzeń przypadkowych przy umowach ó zaczarterowanie części, lub ściśle określonego pomieszczenia na statku oraz przy umowie o przewóz drobnicy. § 641 khn przewiduje tylko nieznaczne odchylenia.

Wydarzenia przypadkowe, oddziałujące na wykonanie umowy o przewóz ładunku, zasadniczo nie wywierają żadnego wpływu na wykonanie zobowiązania, wynikającego z konosamentu, gdyż według konstrukcji przyjętej w khn, konosament jest niezależny od umowy przewozowej [58]. Oczywiście, gdy wydarzenia przypadkowe wywołują absolutną niemożliwość przewiezienia ładunku do portu przeznaczenia i wydania go tam do rąk uprawnionego odbiorcy, przewoźnik, w myśl ogólnych zasad prawnych o niemożliwości wykonania zobowiązań, zwolniony jest od wynikającego z konosamentu zobowiązania wydania ładunku w porcie przeznaczenia.

Roszczenie w stosunku do przewoźnika z umowy o przewóz ładunku, z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku, przedawniają się w przeciągu roku, licząc od końca tego roku, w którym wydanie ładunku następuje lub miało nastąpić (§§ 901, 734 p. 7, 903 khn).

UMOWA O PRZEWÓZ PODRÓŻNYCH

Podobnie jak umowa o przewóz ładunku, posiada umowa o przewóz podróżnych (franc. *contrat de passage*, niem. *Passagiervertrag)* przeważającą cechę umowy o dzieło *(locatio conductio operis)*, która polega na realizacji umówionego przedsięwzięcia, a mianowicie na dokonaniu przewozu osoby do miejsca przeznaczenia za zapłatą przewoźnego pasażerskiego. Oprócz powyższej cechy umowa zawiera wiele innych pierwiastków, które łącznie z nią nadają jej wybitny charakter umowy mieszanej *(contractus mixtus)*. Przewóz obejmuje nie tylko osobę, ale także jej bagaż. Ponadto pasażer otrzymuje wyznaczone do użytku miejsce na statku (zwykle kabinę) i wyżywienie. Wobec tak różnorodnych świadczeń umownych umowa nie da się podciągnąć tylko pod jeden typ umowy.

Do ważności umowy o przewóz podróżnych nie jest wymagana specjalna forma, wystarczy umowa ustna. Dokument podróży (bilet okrętowy, karta okrętowa) jest tylko dowodem zawarcia umowy, a nie istotnym jej elementem. Jeżeli dokument wymienia uprawnionego, odstąpienie prawa przejazdu bez zgody przewoźnika jest niedopuszczalne i bezskuteczne (§ 664 khn). Umowa obejmuje z mocy ustawy obowiązek podróżnego do wykonywania wszelkich zleceń kapitana, odnoszących się do regulaminu porządkowego na statku (§ 665 khn). Podobnie jak przy przewozie ładunku, ciąży na przewoźniku przy przewozie pasażera obowiązek należytego przygotowania statku do podróży.

Podróżny, który przed lub po rozpoczęciu podróży nie zjawi się na czas umówiony bądź zwyczajowy na statek, powinien zapłacić pełne przewoźne, chociażby statek bez niego ruszył w podróż (§ 666 khn). Jednakże przewoźnikowi należy się tylko połowa przewoźnego, jeżeli podróżny przed rozpoczęciem podróży odstąpi od umowy albo, jeżeli śmierć, choroba lub inny wypadek, dotyczący osoby podróżnego, uniemożliwi mu wyjazd. W razie gdy podróżny odstąpi od

umowy lub po jego stronie zajdzie taka przeszkoda już po rozpoczęciu podróży, przewoźnik ma prawo do pełnego przewoźnego (§ 667 khn).

Ustawa podkreśla specjalnie prawo podróżnego do odstąpienia od umowy w razie wybuchu wojny, narażającej statek na niebezpieczeństwo, lub też zatrzymania statku wskutek odnoszącego się do statku zarządzenia władzy wyższej. Przewoźnik ze swej strony może również odstąpić od umowy, jeżeli w takich przypadkach zmuszony jest zaniechać podróży albo też, jeżeli statek, mający przewieźć podróżnego, przeznaczony jest głównie do przewozu ładunków, a nie może wyruszyć w podróż dlatego, że ładunki bez winy przewoźnika nie mogą być wysłane (§ 669 khn), np. z powodu zakazu władzy. W razie utraty statku wskutek wydarzenia przypadkowego, tj. nie wywołanego z winy strony, a w szczególności wskutek rozbicia się statku, uznania go za niezdatny do naprawy albo dlatego, że naprawy nie jest wart, lub wskutek zagrabienia albo konfiskaty podczas wojny, umowa wygasa z mocy ustawy (§§ 668, 628 ust. 1 p. 1 khn). Zarówno przy wygaśnięciu umowy we wspomnianych przypadkach jak i odstąpienia od niej wskutek wybuchu wojny, zagrażającej statkowi, lub zatrzymania statku z powodu przeszkód, wynikających z zarządzenia władzy wyższej, przewoźne nie należy się przewoźnikowi, chyba że odstąpienie od umowy lub jej wygaśnięcie nastąpiło po rozpoczęciu podróży, wtedy bowiem przewoźnik otrzymuje część przewoźnego, odpowiadającą części odbytej podróży (§ 670 khn).

Przerwa w podróży, wywołana koniecznością naprawy statku, nie wpływa zasadniczo na wykonanie umowy przez obie strony. W czasie przerwy przewoźnik powinien dać podróżnemu pomieszczenie i wyżywienie, odpowiednio do umowy. Może on także, jeżeli przypuszczalnie przerwa potrwa długo, przewieźć podróżnego innym odpowiednim statkiem do portu przeznaczenia na warunkach umowy (§ 671 khn).

Odnośnie do bagażu pasażerskiego postanawia § 673 khn, że koszty dostarczenia bagażu na statek i wydania go ze statku rozdzielają się na obie strony według zasad, obowiązujących przy dostarczaniu i wydaniu ładunku.[59] Z chwilą przyjęcia bagażu przez kapitana lub inną przezeń upoważnioną osobę, przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie bagażu, chyba że udowodni, iż utrata albo uszkodzenie nastąpiło mimo stosowania staranności sumiennego przewoźnika. Za kosztowności, dzieła sztuki, pieniądze i papiery wartościowe odpowiada on tylko wtedy, jeżeli przy ładowaniu zostały one co

do rodzaju lub wartości należycie zadeklarowane (§§ 673 ust. 2, 606, 607 khn). Jeżeli chodzi o bagaż ręczny, zabrany przez pasażera do kabiny lub innego pomieszczenia pasażerskiego i tym samym pozostający pod opieką pasażera, to staranność sumiennego przewoźnika, jako kryterium odpowiedzialności przewoźnika za integralność bagażu, nie jest miarodajna. Odpowiedzialność przewoźnika w tym przypadku musi z natury rzeczy być zmniejszona, gdyż bagaż jest w posiadaniu pasażera; ocenia się ją według ogólnych zasad prawnych, dotyczących odpowiedzialności za wyrządzenie szkody. Za utratę i uszkodzenie bagażu, wywołane z winy członków załogi, przewoźnik odpowiada tylko wtedy, gdy zostały spowodowane przy wykonaniu powierzonych im czynności służbowych, tj. czynności, będących w bezpośrednim związku z eksploatacją statku (§ 485 khn).

Dopóki bagaż znajduje się na statku albo przed wydaniem jest zdeponowany przez kapitana w publicznym domu składowym lub innym bezpiecznym miejscu, służy przewoźnikowi prawo zastawu na bagażu z tytułu przewoźnego pasażerskiego (§ 674 khn).

Stosunek przewoźnika do podróżnych, posiadających charakter emigrantów, z tytułu umowy o przewóz, unormowany jest specjalnymi przepisami (§ 678 khn). Rozporządzenie Prezydenta Rzeczpospolitej z dn. 11. X. 1927 o emigracji (*Dz. U. R. P.* nr 89, poz. 799) i rozporządzenie wykonawcze do tegoż rozporządzenia, wydane przez Ministra Opieki Społecznej z dn. 23. XII. 1927 (*Dz. U. R. P.* nr 6 z r. 1928, poz. 37), zmienione rozporz. z dn. 22. XII. 1928 (*Dz. U. R. P.* nr 2 z r. 1929, poz. 21), wyrażają odmienne od khn zasady, a w szczególności zawierają w sprawie ustalania cen za kartę okrętową i rozwiązania umowy szereg wiążących przepisów.

AWARIA WSPÓLNA I SZCZEGÓLNA

Awaria wspólna

Awaria (od arabskiego słowa *„awar"* — szkoda) w najszerszym znaczeniu oznacza każdego rodzaju szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi wskutek jakiegokolwiek wypadku. Rozróżnia się awarię wielką, czyli wspólną (ang. *general average,* franc. *avarie grosse, avarie commune,* niem. *grosse Haverei)* i awarię szczególną (ang. *particular average,* franc. *avarie particulière,* niem. *besondere Haverei).* Awaria wspólna oznacza szkodę, wywołaną przez dobrowolny zabieg (ang. *general average act,* franc. *acte d'avarie commune,* niem. *Havereigrossemassregel),* mający na celu ratowanie statku i ładunku w niebezpieczeństwie. Jako instytucję prawną spotykamy ją już w starożytnym Rzymie w recypowanym starogreckim (rodyjskim) prawie *lex Rhodia de iactu (Digesta* XIV, 2). Wspólne pokrywanie przez uczestników wyprawy ofiar, poniesionych w niebezpieczeństwie, uzasadnia się tym, że nikt nie może wzbogacać się niesłusznie kosztem drugiego. *„L'obligation de contribuer aux avaries communes est une obligation quasi contractuelle dérivant du principe de droit commun selon lequel nul ne doit s'enrichir injustement aux dépens d'autrui".*[60]

Instytucja prawna awarii wspólnej odgrywa i po dziś dzień ważną rolę. W miarę rozwoju międzynarodowej żeglugi handlowej odczuwano coraz bardziej potrzebę stworzenia jednolitych zasad, odnoszących się do tej instytucji. W wyniku starań *International Law Association* w Londynie opracowano na kongresie w Yorku w r. 1864, a później na kongresie w Atwerpii w r. 1877 szereg reguł pod nazwą *York Antwerp Rules,* które w r. 1890 uległy rewizji w Liverpoolu, a w r. 1924 — w Sztokholmie i są zwyczajowo umieszczane jako warunki umowne w czarterpartiach, konosamentach i polisach. Na sztokholmskiej konferencji w r. 1924 zostały one uzupełnione.

Wspomniane reguły w redakcji konferencji sztokholmskiej dzielą się na dwie części: ogólną i szczegółową. Pierwsza (reg. A do G) zawiera ogólne zasady, druga (reg I do XXIII) — szczegółowe postanowienia.[61]

Według § 700 khn awarią wspólną są wszelkie szkody, wyrządzone statkowi lub ładunkowi lub obu tym przedmiotom przez umyślne nadzwyczajne działanie (zabieg) kapitana lub innych osób na jego rozkaz, w celu wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, jak również dalsze szkody[62] i koszty, pozostające w związku przyczynowym z takim działaniem. Wszelkie zaś szkody i koszty, powstałe dla statku lub ładunku poza awarią wspólną, tj. wyrządzone statkowi lub ładunkowi wbrew woli interesowanych wskutek wypadku, stanowią awarię szczególną czyli partykularną. Podczas, gdy awarię wspólną ponoszą statek, fracht i ładunek, awarię szczególną ponosi każda poszczególna osoba, dotknięta awarią w myśl zasady: res perit domino.

Istotną cechą awarii wspólnej jest wspólne niebezpieczeństwo zagrażające statkowi i ładunkowi. Wspólne niebezpieczeństwo może zagrażać od chwili załadowania ładunku na statek w porcie załadowania do chwili wyładowania ładunku w porcie przeznaczenia.

Na stosowanie ustawowych przepisów o awarii wspólnej nie ma wpływu okoliczność, że niebezpieczeństwo, którego następstwem były ofiary, poniesione w celu wyratowania statku i ładunku, zostało wywołane wskutek winy osoby trzeciej lub też osoby dotkniętej szkodą (§ 702 ust. 1 khn). Wchodzić tu może w grę wina kapitana, jako pełnomocnika armatora, polegająca na uchybieniach natury nautycznej przy prowadzeniu statku, jak również wina innego członka załogi.

W przypadku winy kapitana lub innych członków załogi armator odpowiada za wywołane przez nich niebezpieczeństwo, jak gdyby sam niebezpieczeństwo wywołał, jednakże odpowiada nie osobiście, lecz tylko statkiem i frachtem (§§ 702 ust. 3, 485, 486 ust. 1 p. 3 khn).

Warunkiem rozłożenia szkód na statek, fracht i ładunek według zasad awarii wspólnej jest okoliczność, że statek i ładunki na statku zostały w całości albo w części wyratowane, przy czym wyratowanie niekoniecznie musi nastąpić dzięki zabiegowi awaryjnemu. Może zachodzić inna przyczyna wyratowania (§ 703 khn).

Ustawa przewiduje możliwość, że po wypadku awarii wspólnej uszkodzony statek lub ładunek przed ukończeniem

podróży doznaje dalszych szkód o charakterze awarii szczególnej, bądź to przez ponowne uszkodzenie, bądź przez całkowitą utratę. Według ustawy roszczenie poszkodowanego o wynagrodzenie szkody z tytułu poprzedniej awarii wspólnej upada tylko wtedy, gdy późniejsza awaria szczególna nie pozostaje w związku przyczynowym z poprzednią awarią wspólną, i upada tylko o tyle, o ile późniejsza awaria pociągnęłaby za sobą niechybnie te szkody, które miały miejsce przy poprzedniej awarii wspólnej (§ 705 khn).

Dla usunięcia wątpliwości, mogących powstawać w odniesieniu do niektórych często powtarzających się wypadków, ustawa podaje (§ 706 khn) niektóre rodzaje uszkodzeń i strat, które, przy wyżej omawianych charakterystycznych okolicznościach, stanowią awarię wspólną, a mianowicie:

1) wyrzucenie w morze towarów, części okrętu, sprzętu okrętowego (ang. *jettison,* franc. *jet* à *la mer*, niem. *Seewurf),* porzucenie lub ucięcie masztów, lin, żagli, kotwic, łańcuchów kotwicznych oraz wynikłe stąd dla statku lub ładunku dalsze szkody i straty;

2) wyładowanie całości lub części ładunku ze statku na lichtugi, tj. barki pomocnicze, w celu odciążenia statku, jak również ładowanie ładunku z powrotem na statek; zarówno szkody, wynikłe stąd dla samego statku i ładunku, jak i wszelkie z tym związane koszty należą do awarii wspólnej,

3) wepchnięcie statku na mieliznę, aby uniknąć zatonięcia lub też zajęcia statku albo ładunku przez państwo wojujące lub piratów, jak również zepchnięcie takiego statku z mielizny oraz wszelkie odnośne koszty. W razie pozostawienia takiego statku na mieliźnie lub uznania go po ściągnięciu z mielizny za niezdatny do naprawy, rozłożenie szkód według zasad awarii wspólnej nie może mieć miejsca. W razie przypadkowego (nieumyślnego) osadzenia statku na mieliźnie, szkody stąd wynikłe nie stanowią awarii wspólnej, natomiast należą do niej koszty, poniesione w związku z zepchnięciem takiego statku z mielizny, oraz szkody umyślnie w tym celu wyrządzone statkowi lub ładunkowi, w szczególności szkody i koszty, spowodowane przez wyładowanie ładunku na lichtugi i ewentualne ponowne ładowanie go na statek (por. regułę VIII *York Antwerp Rules);*

4) zawinięcie z konieczności do portu schronienia w celu ratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, szczególnie w celu dokonania niezbędnej naprawy uszkodzeń, których statek doznał podczas podróży. W tym przypadku zalicza się do awarii wspólnej koszty zawinięcia i wyjścia

statku z portu schronienia. koszty pobytu statku w porcie, płacę, utrzymanie oraz koszty umieszczenia załogi na lądzie podczas pobytu, koszty koniecznego wyładowania i przechowania ładunku na lądzie oraz ponownego ładowania. Oczywiście wchodzą tu w rachubę tylko koszty, powstałe w czasie trwania przyczyny, zmuszającej statek do pobytu w porcie schronienia. Koszty naprawy statku należą do awarii wspólnej tylko o tyle, o ile samo uszkodzenie statku posiada cechy awarii wspólnej (por. reg. Xa-d *York Antwerp Rules);*

5) obrona statku przed nieprzyjacielem lub piratami;

6) wykupienie statku i ładunku w razie zatrzymania statku przez nieprzyjaciela lub piratów;

7) wszelkie straty i koszty, poniesione dla uzyskania pieniędzy, potrzebnych podczas podróży w związku z pokryciem awarii wspólnej lub potrzebnych na przeprowadzenie rozdziału szkód awaryjnych na statek, fracht i ładunek.

Ustalenie szkody awaryjnej, wyrządzonej statkowi i jego przynależnościom, powinno nastąpić drogą oszacowania przez rzeczoznawców (taksatorów). W przypadku przeprowadzania naprawy podczas podróży, oszacowanie powinno nastąpić przed naprawą i w porcie naprawy, do którego statek w drodze zawinie, w innych zaś przypadkach — w porcie ukończenia podróży. Szacunek ten, w razie naprawy podczas podróży, jest dla ustalenia szkody miarodajny o tyle, o ile faktyczne koszty naprawy nie są niższe, wtedy one jedynie są miarodajne dla określenia szkody. W razie niemożności ustalenia szacunku, decydują faktyczne koszty niezbędnej naprawy. W przypadku zaś naprawy nie w czasie podróży, decyduje o wysokości szkody wyłącznie szacunek. Jeżeli armator (kapitan) zaniechał bezzwłocznego oszacowania uszkodzeń awaryjnych statku, wówczas traci on prawo do wynagrodzenia awaryjnego(§ 709 khn).

Ustalona w powyższy sposób pełna suma kosztów naprawy stanowi zasadniczo wynagrodzenie, należne armatorowi z tytułu awarii wspólnej, jeżeli awaria uszkodziła jego statek. Podobnie jak reg. XIII *York Antwerp Rules,* § 710 khn przewiduje potrącenie od tej sumy z tytułu różnicy pomiędzy wartością nowych i starych części *(new for old),* ale tylko wtedy, jeżeli statek był dłużej w użyciu niż przez jeden rok. Potrącenie z tego tytułu wynosi $^1/_3$ pełnej sumy kosztów naprawy statku. Analogiczne potrącenie ma miejsce w razie naprawy uszkodzonych przynależności statku. Po tym potrąceniu następuje ewentualnie jeszcze drugie potrącenie, a mianowicie wtedy, jeżeli stare części, które zostały zastąpione —

lub mają być zastąpione — nowymi częściami, przedstawiają jeszcze pewną wartość sprzedażną. Wartość tę potrąca się od sumy kosztów naprawy, pozostałej po dokonaniu pierwszego potrącenia.

W odniesieniu do łańcuchów kotwicznych ustawa przewiduje potrącenie w wysokości 1/6 z tytułu różnicy pomiędzy wartością nowych i starych części, a w odniesieniu do samych kotwic nie przewiduje żadnego potrącenia z tego tytułu (§ 710 khn).

Podstawą do ustalenia szkody, powstałej wskutek poświęcenia *(Aufopferung)* ładunku w awarii wspólnej, czyli całkowitej utraty ładunku, i odpowiedniego wynagrodzenia — jest cena rynkowa ładunku tego samego rodzaju w miejscu przeznaczenia w chwili rozpoczęcia wyładowania statku, a w razie wątpliwości szacunek rzeczoznawców. Od ustalonej w ten sposób sumy potrąca się to, co wskutek utraty ładunku zaoszczędzono na frachcie, cle i kosztach. Do ładunków, poświęconych w awarii wspólnej, zalicza ustawa także ładunek sprzedany w celu uzyskania pieniędzy, potrzebnych podczac podróży w związku z awarią. Jako główny przypadek wchodzi w grę sprzedaż ładunku w celu uzyskania pieniędzy dla kontynuowania podróży statku, uszkodzonego w awarii wspólnej (§ 711 khn).

W odniesieniu do ładunku, uszkodzonego w awarii wspólnej, ustawa postanawia, że szkody i wynagrodzenia ustala się przez stwierdzenie różnicy pomiędzy ustaloną przez rzeczoznawców wartością sprzedażną, którą ładunek w uszkodzonym stanie posiada w miejscu przeznaczenia w chwili rozpoczęcia wyładowania statku, a ceną rynkową ładunku w nieuszkodzonym stanie w tym samym miejscu i tym samym momencie po potrąceniu cła i kosztów, zaoszczędzonych wskutek uszkodzenia ładunku. W razie niedotarcia statku do portu przeznaczenia rozstrzyga miejsce, gdzie podróż się kończy, lub gdzie ładunek został po wyratowaniu zabezpieczony (§ 712 khn).

W przypadkach, gdy przewoźnik traci fracht wskutek poświęcenia ładunku w awarii wspólnej, w szczególności w przypadku wrzucenia ładunku do morza, oblicza się straty frachtu, biorąc za podstawę obliczenia umówiony fracht, wynikający z czarterpartii lub konosamentu. Wynagrodzenie za stratę równa się kwocie, która z tytułu frachtu należałaby się według czarterpartii lub konosamentu za ładunek poświęcony w awarii, gdyby ładunek ten nadszedł w całości i bez uszkodzenia do portu przeznaczenia, albo — jeżeli statek do

tego miejsca nie dojdzie — do portu ukończenia podróży (§ 715 khn; reg. XV *York Antwerp Rules).*

Powyższe zasady, dotyczące obliczania straty frachtu, mają analogiczne zastosowanie przy obliczaniu straty przewoźnego pasażerskiego. którą przewoźnik poniósł w związku z awarią wspólną. Wchodzi tu np. w grę przypadek, gdy statek, który dla ratowania siebie i ładunku był zmuszony zawinąć do portu schronienia, w tymże porcie został kondemnowany, tj. uznany za niezdatny do naprawy lub niewart naprawy, wskutek czego umowa o przewóz pasażera wygasła i przewoźnik stracił część przewoźnego pasażerskiego (§§ 677, 670 ust. 1, 628 p. 1 khn).

Z istoty awarii wspólnej jako wspólnej ofiary, poniesionej przez osoby zainteresowane podróżą statku, wynika, że każda odpowiada tylko swym przedmiotem, który był narażony na niebezpieczeństwo. Ich odpowiedzialność nie jest zatem osobista, lecz r z e c z o w a, ograniczona do przedmiotów (§§ 726, 700 ust. 2 khn). Zastosowanie w stosunku do tych osób zasady odpowiedzialności ograniczonej odpowiada słuszności. Nie było by bowiem słuszne, aby zakres odpowiedzialności nie był dostosowany do wyjątkowego ryzyka materialnego, na które osoby, angażujące się swym majątkiem, są narażone w morskiej podróży. W myśl tej zasady za ogólną szkodę awaryjną odpowiadają: armator tylko swym majątkiem morskim, tj. statkiem wraz z przynależnościami i frachtem, a właściciele ładunku tylko swoim ładunkiem. Zachodzi tu pewnego rodzaju wspólność ustawowa (franc. *communauté d'intérets,* niem. *gesetzliche Gemeinschaft),* wyrażająca się we wspólnym ryzyku i wspólnej odpowiedzialności rzeczowej. Niewątpliwie tkwi w dzisiejszej instytucji prawnej awarii wspólnej ta sama idea wspólności, która przyświecała starożytnemu prawu *lex Rhodia de iactu* i która w wiekach średnich była podstawą organizacji przygodnych spółek celem podjęcie wypraw morskich *(koinonia, germanimento, commenda, societas maris, colonna etc).*[63]

Omawiana wspólna odpowiedzialność rzeczowa posiada według khn tę cechę, że na przedmiotach osób angażujących się w podróży, tj. na statku, frachcie i ładunku, ciąży uprzywilejowane prawo zastawu na rzecz osób, które uprawnione są do otrzymania odszkodowania awaryjnego (§§ 725, 754 p. 5, 755, 756, 777 khn). Dopóki odszkodowanie awaryjne, przypadające od ładunku, nie jest uiszczone lub nie zostało zabezpieczone kaucją, kapitanowi nie wolno wydawać ładunku ze statku. Jeżeli postąpi inaczej, odpowiada osobiście

za ewentualną szkodę, wynikłą z wydania ładunku, za niego zaś odpowiada armator (§§ 485, 486 ust. 1 p. 3 khn). Dopóki ładunek znajduje się na statku, wszelkie prawa, wynikające z prawa zastawu na ładunku, z mocy ustawy wykonywa przewoźnik, a w jego zastępstwie kapitan, na rzecz uprawnionego do odszkodowania i jest z tego tytułu legitymowany do poczynienia wszelkich kroków sądowych w celu realizacji prawa zastawu (§ 731 khn). Z chwilą zaś wydania ładunku, prawo zastawu może wykonywać już tylko sam uprawniony, z tą chwilą bowiem kończy się legitymacja ustawowa przewoźnika (kapitana) do wykonywania prawa zastawu i zatrzymania ładunku.

Całą szkodę awaryjną rozdziela się na statek, fracht i ładunek, i to w stosunku do ich wartości (§ 716 khn). Ustawa określa szczegółowo, jaką wartością poszczególne przedmioty odpowiadają z tytułu swego udziału w pokryciu ogólnej szkody awaryjnej (por. reg. XVII *York Antwerp Rules*).

Statek wraz z swymi przynależnościami odpowiada według khn: 1) swą wartością, którą posiada w końcu podróży w chwili wyładowania, przy czym odlicza się od tej wartości wartość napraw i uzupełnień w materiale, dokonanych dla statku po wydarzeniu się awarii, 2) wartością wynagrodzenia należnego za rzeczywistą szkodę, wyrządzoną statkowi i jego przynależnościom wskutek awarii (§ 717 khn). W przeciwieństwie do tak daleko idącej odpowiedzialności statku, *Code de commerce* w art. 401, 417 przewiduje odpowiedzialność statku tylko do połowy jego wartości w porcie wyładowania.

W sprawie odpowiedzialności ładunku z tytułu pokrycia awarii wspólnej khn zawiera następujące postanowienia: odpowiada ładunek, który znajduje się na statku po ukończeniu podróży w chwili rozpoczęcia wyładowania statku, lub ładunek, który ocalał po utracie statku, o ile już uprzednio podczas awarii znajdował się na statku lub na lichtugach, użytych w celach ratowniczych w czasie awarii, jak również ładunek poświęcony w awarii (§ 718 khn). W szczególności:

1) nie uszkodzony ładunek odpowiada swą wartością, określoną według ceny rynkowej, albo w braku takiej ceny, według ceny ustalonej przez rzeczoznawców, i to tą wartością, którą posiada w końcu podróży w miejscu i w chwili wyładowania statku, albo, w razie utraty statku, w miejscu i w chwili ocalenia ładunku. Odlicza się cło i inne koszty, przypadające od ładunku;

2) ładunek, zepsuty podczas podróży albo uszkodzony w inny sposób niż w awarii wspólnej, odpowiada ustaloną przez rzeczoznawców wartością sprzedażną, którą posiada w stanie uszkodzonym w końcu podróży w miejscu i w chwili rozpoczęcia wyładowania statku lub ocalenia ładunku, przy czym odlicza się kwoty, zaoszczędzone wskutek uszkodzenia ładunku na frachcie, cle i kosztach;

3) ładunek, poświęcony w awarii wspólnej, tj. całkowicie stracony, odpowiada[64] wartością, określoną według ceny rynkowej, którą posiada ładunek tego samego rodzaju w miejscu przeznaczenia przy rozpoczęciu wyładowania statku, a w braku ceny rynkowej, według ceny, ustalonej przez rzeczoznawców, przy czym odlicza się koszty, które wskutek utraty ładunku zaoszczędzono na frachcie, cle i innych kosztach;

4) ładunek, uszkodzony w awarii wspólnej, odpowiada ustaloną przez rzeczoznawców wartością sprzedażną w stanie uszkodzonym, którą posiada w końcu podróży w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku lub w miejscu ocalenia, po potrąceniu kwot, zaoszczędzonych wskutek uszkodzenia na frachcie, cle i innych kosztach. Do wartości tej dochodzi wynagrodzenie awaryjne za uszkodzenie ładunku, mianowicie różnica między ustaloną przez rzeczoznawców ceną sprzedażną uszkodzonego ładunku w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku lub w miejscu ocalenia i ceną rynkową albo ceną, ustaloną przez rzeczoznawców, którą ładunek posiadałby w nieuszkodzonym stanie w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku, po potrąceniu kwot, zaoszczędzonych na frachcie, cle i innych kosztach (§ 719 khn).

Na wypadek ocalenia ładunku, wrzuconego do morza w związku z awarią wspólną, § 720 khn postanawia, że ładunek taki uczestniczy w pokryciu tejże awarii oraz ewentualnej późniejszej awarii wspólnej tylko wtedy, jeżeli właściciel zarząda odszkodowania awaryjnego za szkodę. Właściciel może więc albo zadowolić się ocalonym ładunkiem bez jakiegokolwiek odszkodowania awaryjnego, albo żądać odszkodowania przy równoczesnym uczestniczeniu ładunku wyratowanego w pokryciu awarii. Uczestniczą również w pokryciu awarii wspólnej, jeżeli zostały uratowane: ładunek, na który nie wystawiono konosamentu, ładunek, o którym nie wspomina ani manifest, tj. spis ładunków na statku, ani dziennik ładunkowy, dalej kosztowności, dzieła sztuki, pieniądze, papiery wartościowe, nienależycie zadeklarowane do prze-

wozu, wreszcie ładunek górnego pokładu. Przedmioty te uczestniczą w pokryciu awarii, mimo że nie dają prawa do odszkodowania awaryjnego (§§ 723 ust. 3, 708 khn). Natomiast nie uczestniczą w pokryciu awarii wspólnej zapasy wojenne, żywność, bagaż pasażerski i osobiste rzeczy załogi, chyba że zostały poświęcone lub uszkodzone w awarii i poszkodowany otrzyma z tego tytułu odszkodowanie awaryjne. Nie bierze udziału w pokryciu awarii także płaca załogi (§ 723 ust. 1, 2 khn).

W przeciwieństwie do prawa angielskiego i reg. XVII *York Antwerp Rules,* które przewidują odpowiedzialność całego frachtu brutto, khn ogranicza uczestniczenie frachtu w pokryciu awarii wspólnej tylko do $^2/_3$ zarobionego frachtu brutto, tj. frachtu netto łącznie z ubocznymi należnościami, przypadającymi od ładunku z tytułu kosztów przewozu ładunku, oraz do $^2/_3$ wynagrodzenia awaryjnego, należącego za fracht, stracony wskutek poświęcenia ładunku w awarii (§§ 721 ust. 1 i 2, 715 khn). Przewoźne pasażerskie natomiast uczestniczy tą częścią, która byłaby stracona, gdyby nastąpiła utrata statku w chwili awarii wspólnej i wskutek tego umowa o przewóz pasażera uległaby rozwiązaniu z mocy ustawy, czyli partycypuje do kwoty, równającej się różnicy pomiędzy przewoźnym, zarobionym do chwili awarii wspólnej i całym przewoźnym umówionym. Od tej kwoty należy odciągnąć koszty, które by przewoźnik na przewoźnym zaoszczędził, gdyby nastąpiła utrata statku w chwili awarii[65] (§§ 721 ust. 2, 668, 670 khn). Innymi słowy przewoźne pasażerskie angażuje się w pokryciu ogólnej szkody awaryjnej tylko tą częścią, która przypada na odcinek podróży od miejsca awarii aż do portu przeznaczenia po potrąceniu wspomnianych kosztów.

Wspomnieć należy na tym miejscu o uczestniczeniu frachtu w pokryciu awarii wspólnej w przypadku wystawienia konosamentu bezpośredniego na przewóz kilkoma statkami. W tej kwestii ustaliła się opinia, że odpowiada za ogólną szkodę awaryjną tylko należność frachtowa, przypadająca na dany odcinek przewozu morskiego, na którym awaria wspólna miała miejsce, i to przy analogicznym zastosowaniu powyżej omawianych zasad, dotyczących uczestniczenia frachtu w pokryciu awarii wspólnej.

Ostateczne rozliczenie całej szkody awaryjnej może nastąpić dopiero po ukończeniu podróży. Tymczasem jednak wartość niektórych przedmiotów, uczestniczących w pokryciu awarii wspólnej, może się zmniejszyć wskutek przyczyn,

nie pozostających w związku przyczynowym z uprzednią awarią wspólną. np. wskutek całkowitej lub częściowej utraty, uszkodzeń oraz obciążeń rzeczowych. W takich przypadkach zwiększa się odpowiednio udział pozostałych przedmiotów zaangażowanych. Jako obciążenie wchodzi w grę np. ustawowe prawo zastawu z tytułu ocalenia, ratowania albo późniejszej awarii wspólnej (§§ 724, 722 khn). Jeżeli utrata przedmiotu lub zmniejszenie jego wartości nastąpi nie wskutek przypadku, lecz z winy jakiejkolwiek osoby, osoba ta odpowiada za straty. które interesowani ponoszą przez zwiększenie się ich udziału w pokryciu awarii wspólnej.

Jak już wspomniano, na przedmiocie, uczestniczącym w pokryciu awarii wspólnej, ciąży uprzywilejowane prawo zastawu na rzecz uprawnionego do otrzymania odszkodowania awaryjnego. Jeżeli chodzi o odszkodowanie, ciążące na ładunku, to może ono być wypłacone przed lub po wydaniu ładunku. Aby uprawniony nie był narażony na straty, § 726 khn postanawia: odbiorca, który przyjmuje ładunek, wiedząc o tym, że ładunek uczestniczy w pokryciu awarii wspólnej oraz że odnośna należność nie jest jeszcze zapłacona, odpowiada osobiście do wysokości kwoty, którą ładunek uczestniczy w pokryciu awarii wspólnej. Zwykle odbiorca ładunku wystawia na żądanie kapitana tzw. bon awaryjny (ang. *average bond*, niem. *Havereirevers)*, mocą którego przejmuje na siebie osobistą odpowiedzialność za wszystkie należności, przypadające od ładunku z tytułu pokrycia awarii.

Przy rozłożeniu szkód awaryjnych na statek, fracht i ładunek należy uwzględnić dwie różne masy: 1) masę bierną. czyli całą szkodę awaryjną, wyrządzoną statkowi, frachtowi i ładunkowi, wraz z kosztami ustalenia i rozłożenia szkody i 2) masę czynną, czyli ogólną sumę wszystkich powyżej omówionych, a w §§ 717—724 khn wyliczonych poszczególnych przedmiotów (wartości), które uczestniczą w pokryciu ogólnej szkody awaryjnej, tj. wartości: a) uszkodzonego statku po ukończeniu podróży plus wynagrodzenie za uszkodzenie statku. b) ładunku nie uszkodzonego, c) ładunku uszkodzonego plus wynagrodzenie za uszkodzenie, d) ładunku poświęconego w awarii, e) $^2/_3$ zarobionego frachtu brutto plus $^2/_3$ wynagrodzenia za fracht stracony oraz f) wspomnianej wyżej części przewoźnego pasażerskiego. Nie zawsze oczywiście wszystkie te elementy wchodzą w rachubę. Stosunek masy biernej do masy czynnej wyraża stosunek procentowy, w którym poszczególne przedmioty, tj. statek, fracht i ładunek, uczestniczą w pokryciu awarii. Ustalenie tego stosunku i rów-

noczesne rozłożenie ogólnej szkody awaryjnej na poszczególne przedmioty zaangażowane, odpowiednio do ich wartości, jest zadaniem dyspaszu (ang. *dispatch, adjustment;* franc. *réglement d'avarie,* niem. *Dispache,* włosk. *dispaccio),* przeprowadzonego przez dyspaszerów. ustanowionych przez izby przemysłowo-handlowe (art. 4 p. 7 rozp. Pr. R. P. z 15. VII. 1927 o izbach przem.-handl., *Dz. U. R. P.* 67, poz. 591).

Według ustaleń dyspaszu kształtują się wzajemne stosunki uczestników awarii, jeżeli chodzi o roszczenia do wynagrodzenia z tytułu awarii. Każdemu interesowanemu, któremu przyznane zostało wynagrodzenie awaryjne, służy prawo zastawu na zaangażowanych przedmiotach tych, którzy do wynagrodzenia są obowiązani (§ 725 khn).

Spowodowanie sporządzenia planu rozłożenia szkód jest obowiązkiem kapitana statku; powinien on to uczynić bezzwłocznie po nadejściu statku do portu przeznaczenia albo, w razie niedotarcia do tego portu, w porcie, gdzie podróż się kończy. O kwestii, czy zachodzi awaria wspólna, oraz o rozliczeniu szkody awaryjnej i formalnym postępowaniu rozstrzyga prawo miejsca dyspaszu. Zaniedbanie obowiązku ze strony kapitana uprawnia interesowanych do odszkodowania (§§ 727, 728 khn). Plan rozłożenia szkód, zatwierdzony przez sąd miejsca dyspaszu (sąd grodzki), stanowi tytuł wykonawczy (§§ 149, 158 ust. z dn. 15. V. 1898 o niespornym sądownictwie).

York—Antwerpskie reguły 1924 (streszczenie)

Reg. A. Zabieg awarii wspólnej *(general average act)* zachodzi tylko wtedy, jeżeli umyślnie i rozważnie poniesiono nadzwyczajną ofiarę albo nadzwyczajny wydatek w interesie wspólnego bezpieczeństwa, aby uchronić przed grożącym niebezpieczeństwem przedmioty majątkowe *(the property),* zaangażowane we wspólnej wyprawie morskiej *(common maritime adventure).*

Reg. B i C. Uczestniczące w pokryciu awarii wspólnej poszczególne przedmioty, tj. statek, fracht i ładunek *(the different contributing interests),* ponoszą ofiary i wydatki, powstałe w związku z tą awarią, według zasad ustalonych poniżej.

Tylko te szkody, straty i wydatki zalicza się do awarii wspólnej, które są bezpośrednim skutkiem zabiegu awaryjnego *(direct consequence of the general average act).*

Reg. D. Jeżeli wypadek, którego następstwem była awaria wspólna, wywołany został wskutek winy jednej ze stron, zaangażowanych w wyprawie morskiej (armatora, wysyłającego, załadowcy), straty i szkody mimo to będą rozdzielone na poszczególne zaangażowane wartości (przedmioty). Nie przesądza to pretensji do odszkodowania w stosunku do tej strony, która wypadek wywołała[66].

Reg. E. Ciężar dowodu na to, że jakaś szkoda, strata lub wydatek powinny być traktowane jako awaria wspólna, spoczywa na osobie, która się na to powołuje.

Reg. F. Każdy wydatek, uskuteczniony zamiast innego wydatku, który mógłby być zaliczony do awarii wspólnej, będzie uważany jako należący do awarii wspólnej, ale tylko do wysokości wydatku zastąpionego, którego się uniknęło.

Reg. G. Sporządzenie planu rozdziału szkód oraz strat awaryjnych powinno być oparte — zarówno co do szacunku szkód i strat, jak i ich rozdziału — na wartości, którą posiadają w chwili i w miejscu ukończenia podróży przedmioty, uczestniczące w pokryciu szkód i strat awaryjnych. Nie przesądza to miejsca sporządzenia dyspaszu.

Reg. I. Przedmioty wyrzucone w morze.

Wyrzucenie ładunku w morze *(jettison of cargo)* należy wynagrodzić jako awarię wspólną tylko wtedy, jeżeli ładunek był przewożony zgodnie z obowiązującymi zwyczajami handlowymi *(recognised custom of the trade)*[67].

Reg. II. Szkoda, wywołana przez wyrzucenie w morze i ofiarę dla celów wspólnego bezpieczeństwa.

Szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi albo jednemu z nich wskutek i w następstwie ofiary, poniesionej w interesie wspólnego bezpieczeństwa[68] *(by or in consequence of a sacrifice made for the common safety)*, jako też szkodę, powstałą wskutek wody, wdzierającej się na dno okrętu przez luki i inne otwory, które otworzono w tym celu, aby wrzucić przedmioty w morze w interesie wspólnego bezpieczeństwa — należy traktować jako awarię wspólną.

Reg. III. Gaszenie pożaru na statku.

Szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi albo jednemu z nich przez zalanie wodą lub w inny sposób przy gaszeniu pożaru na statku *(extinguishing fire on ship board)*, nie wyłączając szkody, powstałej przez pchnięcie na mieliznę albo umyślne przedziurawienie palącego się statku — należy wynagrodzić jako awarię wspólną; nie należy przy tym wynagradzać jako awarii wspólnej szkody, wyrządzonej takim

częściom statku lub ładunku albo takim jednostkom (przesyłkom), które były w ogniu.

Reg. IV. Ucinanie szczątków.

Nie należy wynagradzać jako awarii wspólnej szkody, powstałej przez ucinanie szczątków albo resztek masztów i innych przedmiotów, oderwanych uprzednio wskutek wypadku wynikłego z niebezpieczeństwa morskiego *(sea peril)*.

Reg. V. Dobrowolne osadzenie na mieliźnie.

Szkód i strat, powstałych dla statku, ładunku i frachtu wskutek umyślnego osadzenia statku na mieliźnie *(voluntary stranding)* w okolicznościach takich, że statek i bez takiego dobrowolnego osadzenia musiałby niechybnie osiąść na mieliźnie lub skałach, nie należy wynagradzać jako awarii wspólnej. W innych przypadkach umyślnego osadzenia statku na mieliźnie w interesie bezpieczeństwa wspólnego, szkodę zalicza się do awarii wspólnej.

Reg. VI. Nadmierne napięcie żagli, uszkodzenie i utrata żagli.

Należy wynagrodzić jako awarię wspólną szkody i straty w żaglach lub masztach, powstałe wskutek tego, że usiłowano w interesie wspólnego bezpieczeństwa ściągnąć statek osiadły na mieliźnie albo wepchnąć taki statek wyżej na mieliznę; jednakże szkód i strat, spowodowanych dla statku, frachtu[69] lub ładunku przez nadmierne napięcie żagli, w czasie gdy statek swobodnie się poruszał, nie zalicza się do awarii wspólnej.

Reg. VII. Szkody w maszynach podczas ściągania statku z mielizny.

Jeżeli maszyny lub kotły statku, będącego w niebezpiecznej sytuacji, zostały uszkodzone przy usiłowaniu ściągnięcia statku z mielizny, należy odnośną szkodę wynagrodzić jako awarię wspólną, o ile zostanie stwierdzone, że szkoda była następstwem rzeczywistego zamiaru ściągnięcia statku w interesie bezpieczeństwa wspólnego i jeśli zamiar taki powzięto w świadomości ryzyka takiej szkody; szkody w maszynach i kotłach nie wynagradza się jako awarii wspólnej, jeżeli szkoda powstała wtedy, gdy statek swobodnie się poruszał.

Reg. VIII. Wydatki, pozostające w związku z usiłowaniem odciążenia statku na mieliźnie.

Jeżeli w wypadku utknięcia statku na mieliźnie wyładowanie ładunku, materiałów opałowych lub prowiantu nastąpi w takich okolicznościach, że wyładowanie stanowi awarię wspólną, wtedy zalicza się do tej awarii także dodat-

kowe koszty i straty, powstałe wskutek wyładowania na lichtugi, wynajęcia lichtug oraz załadowania ładunku z powrotem [70].

Reg. IX. Sprzęt statku lub prowiant, zużyte na paliwo.

Konieczne zużycie znajdującego się na statku sprzętu okrętowego lub prowiantu na opał, dla celów ratowania ze wspólnego niebezpieczeństwa, zalicza się do awarii wspólnej jedynie wtedy, jeżeli statek posiadał wystarczający zapas (ang. *ample supply*) paliwa. Wartość opału, który byłby przypuszczalnie zużyty zamiast spalonych materiałów, określa się według przeciętnej ceny, obowiązującej w chwili wyjazdu w ostatnim porcie, z którego statek wyjechał. Wartość tę zapisuje się na rachunek awarii wspólnej.

Reg. X. Wydatki w porcie schronienia [71] itd.

a) Jeżeli statek w interesie bezpieczeństwa wspólnego zawinął do portu lub miejsca schronienia *(port or place of refuge)* albo wrócił do portu lub miejsca załadowania, i to z powodu wypadku, poniesionej ofiary albo innych wyjątkowych okoliczności, zalicza się koszty przez to powstałe do awarii wspólnej. Tak samo należy potraktować koszty wyjścia z takiego portu lub miejsca.

b) Koszty, poniesione w związku z rozmieszczeniem na statku lub wyładowaniem ze statku ładunku, paliwa i prowiantu w porcie lub miejscu załadowania, przeznaczenia lub schronienia, zalicza się do awarii wspólnej jeżeli rozmieszczenie lub wyładowanie były konieczne ze względów: 1) na wspólne bezpieczeństwo albo 2) dla przeprowadzenia naprawy uszkodzeń statku, spowodowanych wskutek ofiary lub wypadku, o ile naprawa była konieczna dla bezpiecznego kontynuowania podróży.

c) We wszystkich przypadkach, w których koszty rozmieszczenia lub wyładowania ładunku, paliwa lub prowiantu zalicza się do awarii wspólnej, należy także zaliczać do niej koszty ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, jak również koszty zamagazynowania ich (w tym rzeczywiste koszty ubezpieczenia od ognia). Gdy jednak statek został kondemnowany (uznany za niezdatny do naprawy lub niewart jej) albo swej pierwotnej podróży nie kontynuuje, nie zalicza się kosztów zamagazynowania powyższych przedmiotów do awarii wspólnej, o ile koszty te powstały po kondemnacji statku albo zaniechaniu pierwotnej podróży. W razie kondemnacji statku albo zaniechania podróży przed ukończeniem wyładowania ładunku, należy kosz-

ty magazynowania, powstałe do dnia ukończenia wyładowania, wynagrodzić jako awarię wspólną.

d) Jeżeli statek, dotknięty awarią, znajdzie się w porcie lub w miejscu, gdzie byłaby praktycznie możliwa jego naprawa dla kontynuowania podróży z całym ładunkiem, jednakże w celu zmniejszenia kosztów zdecydowano się bądź holować statek stamtąd do innego portu lub miejsca naprawy lub też do portu przeznaczenia, bądź przeładować ładunek w całości lub części na inny statek, albo też wysłać ładunek w jakikolwiek inny sposób, wtedy koszty, powstałe dodatkowo wskutek holowania statku oraz przeładowania i wysłania ładunku, obciążą zainteresowanych wyprawą (podróżą) do wysokości wydatku zaoszczędzonego. Każdy interesowany ponosi powyższe koszty w tym stosunku, w jakim uczestniczyłby w pokryciu wydatku zaoszczędzonego.

Reg. XI. Płaca i utrzymanie załogi w porcie schronienia itp.

Płacę i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi w czasie koniecznego dodatkowego pobytu statku w porcie lub innym miejscu w okolicznościach, wymienionych w regule X, traktuje się jako część awarii wspólnej [72], o ile należności te powstały przed ewentualną kondemnacją statku albo zaniechaniem podróży.

Reg. XII. Szkody, wyrządzone ładunkowi podczas wyładowania itp.

Nieuniknione szkody i straty w ładunku, opale i prowiancie powstałe wskutek rozmieszczenia, wyładowania, zamagazynowania oraz ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, należy wynagrodzić jako awarię wspólną tylko wtedy, jeżeli koszty dokonania tych czynności należą do awarii wspólnej.

Reg. XIII. Potrącenia od kosztów naprawy.

Przy ustalaniu szkody, którą poniósł statek wskutek awarii, dopuszczalne są według reguły XIII potrącenia od efektywnych kosztów naprawy statku z tytułu różnicy pomiędzy wartością nowych i starych części [73] *(new for old)*, zależnie od rodzaju konstrukcji (żelaznej, stalowej, drewnianej) i od wieku statku [74].

Reg. XIV. Prowizoryczna naprawa.

Reguła ta wypowiada zasadę, że koszty prowizorycznej naprawy statku, wykonanej w porcie załadowania, wyładowania lub schronienia w interesie wspólnego bezpieczeństwa albo w związku z uszkodzeniami, wywołanymi przez awarię wspólną, powinny być wynagradzane jako awaria wspólna,

przy czym nie uwzględnia się żadnych potrąceń z tytułu różnicy pomiędzy wartością starych i nowych części [75].

Reg. XV. Strata frachtu.

Stratę frachtu *(loss of freight)*, wynikającą z utraty lub uszkodzenia ładunku, należy wynagrodzić jako awarię wspólną w tej mierze, w jakiej utrata lub uszkodzenie ładunku, które stratę frachtu spowodowały, są wynagradzane jako awaria wspólna. Od straconego frachtu brutto należy przy tym odciągnąć koszty, które przewoźnik byłby poniósł w przypadku zarobienia frachtu brutto, a których wskutek awarii nie poniósł.

Reg. XVI. Wynagrodzenie za ładunek utracony lub poświęcony w awarii.

Wynagrodzenie, za powstałe w związku z awarią wspólną szkody i straty w ładunku, powinno być obliczone na podstawie ceny rynkowej ładunku w dniu nadejścia statku do portu przeznaczenia, a w razie, gdy podróż gdzie indziej się kończy, w dniu ukończenia podróży [76].

Reg. XVII. Przedmioty, uczestniczące w pokryciu awarii.

Przedmioty majątkowe, uczestniczące w pokryciu awarii wspólnej, uczestniczą w tym pokryciu swą rzeczywistą wartością netto *(the actual net value)* w chwili ukończenia danej podróży; doliczyć należy do tego wartość przedmiotów, poświęconych *(sacrificed)* w awarii wspólnej. Od frachtu i przewoźnego pasażerskiego odciąga się koszty oraz płacę załogi, które przewoźnik wskutek awarii zaoszczędził na frachcie lub przewoźnym pasażerskim i które nie zostały też zaliczone do awarii wspólnej. Od wartości zaś innych przedmiotów majątkowych odciąga się wszelkie odnoszące się do nich koszty, powstałe po awarii wspólnej, ale tylko o tyle, o ile nie mogą być one zaliczone do awarii wspólnej.

Bagaż pasażerski i osobiste rzeczy pasażerów, na które nie wystawiono konosamentu, są zwolnione od uczestniczenia w pokryciu awarii. [77]

Reg. XVIII. Awaria statku.

Reguła ta traktuje o wysokości wynagrodzenia za uszkodzenia i straty, które poniosły statek, maszyny i aparaty okrętowe. Przy ustalaniu wynagrodzenia awaryjnego powinny decydować rzeczywiste i słuszne *(actual reasonable cost)* koszty naprawy oraz uzupełnień straconych części, przy czym według reguły XIII należy stosować potrącenia z tytułu różnicy między wartością nowych i starych części [78]. Przy całkowitej utracie statku, rzeczywistej lub domniemanej, decyduje wartość szacunkowa statku w stanie nie uszko-

dzonym po odciągnięciu a) ewentualnie kosztów naprawy takich uszkodzeń, które nie posiadają charakteru awarii wspólnej i b) ewentualnie ceny sprzedaży uratowanych części statku.

Reg. XIX. Towary zatajone lub fałszywie zadeklarowane.

Reguła ta dotyczy uszkodzeń i strat ładunku, załadowanego bez wiedzy armatora albo zadeklarowanego fałszywie. Uszkodzeń i strat takiego ładunku nie zalicza się do awarii wspólnej, jednakże ładunek taki uczestniczy w pokryciu awarii, jeżeli zostanie wyratowany ". Dotknięty awarią ładunek. którego wartość podano przy załadowaniu poniżej rzeczywistej wartości, daje prawo do odszkodowania tylko stosownie do swej wartości zadeklarowanej, lecz uczestniczy w pokryciu awarii według swej wartości rzeczywistej.

Reg. XX. Wydatki związane z dojazdem do portu.

Zużycie paliwa i prowiantu oraz płaca i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi w czasie przedłużenia podróży, powstającego wskutek zawinięcia statku do portu lub miejsca schronienia albo wskutek powrotu do portu załadowania, zalicza się do awarii wspólnej, jeżeli koszty wejścia do tychże portów stanowią awarię wspólną zgodnie z reg. Xa.

Zużycie paliwa i prowiantu w czasie dodatkowego pobytu statku w porcie lub miejscu załadowania, wyładowania lub schronienia zalicza się do awarii wspólnej za taki przeciąg czasu, za jaki zalicza się do awarii wspólnej płacę i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi zgodnie z regułą XI; wyjątek stanowią paliwo i prowiant, zużyte w celu wykonania takich napraw, które nie są zaliczane do awarii wspólnej.

Reg. XXI. Prowizja od zaliczek.

Od zaliczek, wpłacanych na cele pokrycia awarii wspólnej, przyznaje się prowizję w wysokości 2%. Prowizję tę zalicza się na rachunek awarii wspólnej. Jeżeli jednak potrzebne fundusze nie zostały dostarczone przez interesowanych, obowiązanych do uczestniczenia w pokryciu awarii, wtedy zalicza się do awarii wspólnej wszelkie koszty i straty, związane z uzyskaniem potrzebnych funduszów w drodze pożyczki morskiej lub sprzedaży ładunku. Także koszty ubezpieczenia wpłaconych zaliczek stanowią awarię wspólną.

Reg. XXII. Odsetki od strat, wynagradzanych jako awaria wspólna.

Od wydatków, ofiar i odszkodowań, zaliczonych do awarii wspólnej, liczy się ustawowy procent roczny, obowiązujący w ostatnim porcie przeznaczenia, gdzie podróż się kończy; w braku ustawowego procentu liczy się 5% rocznie. Procent ten powinien być do dnia sporządzenia dyspaszu zainteresowanym zapłacony.

Reg. XXIII. Wpłaty gotówkowe.

Reguła ta traktuje o wpłatach gotówkowych, dokonywanych na poczet kwot, przypadających od ładunku z tytułu pokrycia awarii, z tytułu kosztów ratowania lub kosztów specjalnych; mianowicie postanawia ona, że wpłaty te powinny być przelewane na specjalne konto bankowe, przynoszące procent, i to na nazwisko 2 powierników, z których jeden zostanie wyznaczony na koszt armatora, drugi na koszt deponentów.

Jak z powyższych reguł wynika, normują one dość szczegółowo materialną stronę zagadnienia awarii wspólnej. Umieszczenie ich w umowie przewozowej lub konosamencie wyklucza w znacznym stopniu możliwość kolizji norm prawnych przy sporach pomiędzy stronami. Jeśli w umowie lub konosamencie nie umieszczono klauzuli o ich stosowaniu, decyduje w kwestiach materialno-prawnych awarii wspólnej prawo miejsca sporządzenia dyspaszu.

Awaria szczególna

Przeciwstawieniem awarii wspólnej jest, jak już zaznaczono, awaria szczególna czyli partykularna (ang. *particular average*, franc. *avarie particulière*, niem. *besondere Haverei)*. Są to szkody i koszty poza wypadkami awarii wspólnej, wyrządzone statkowi lub ładunkowi w całości lub części, wbrew woli właściciela, wskutek jakiegokolwiek wypadku w żegludze morskiej. Zwykłych kosztów, związanych z żeglugą morską, a mianowicie opłat portowych, pilotowych, holowniczych, kwarantannowych i innych, ustawa nie zalicza do awarii szczególnej (§§ 701, 621 khn). W myśl zasady *res perit domino* ponosi awarię szczególną każda poszczególna osoba, dotknięta awarią. Obowiązek indywidualnego ponoszenia awarii szczególnej wynika z dyspozytywnych norm ustawy, umowa interesowanych może zatem przewidzieć wspólne ponoszenie szkód i kosztów tego rodzaju awarii.

§ 707 khn zalicza do awarii szczególnej niektóre straty co do których bez wypowiedzenia się ustawodawcy mogło by

być wątpliwe, czy zachodzi awaria wspólna, czy też awaria szczególna, a mianowicie:

1) straty i koszty, które w czasie podróży lub w innym czasie powstały w związku z uzyskaniem pieniędzy, potrzebnych na pokrycie awarii szczególnej;

2) koszty procesu reklamacyjnego, tj. procesu przed trybunałem łupów (kaperskim — niem. *Prisengericht),* i to także wtedy, gdy proces w celu odzyskania statku łącznie z ładunkiem przeprowadzono z powodzeniem;

3) uszkodzenie statku i ładunku, spowodowane umyślnym, nadmiernym napięciem żagli (franc. *forcément de voiles,* niem. *Prangen),* i to również wówczas, gdy celem takiego napięcia żagli było uniknięcie osadzenia statku na mieliźnie albo zabrania statku i ładunku przez państwo wojujące lub piratów. Por. reg. VI *York Antwerp Rules.*

ZDERZENIE (KOLIZJA) STATKÓW

Specjalnym przypadkiem awarii szczególnej, traktowanym przez ustawodawstwa morskie jako osobna instytucja prawna, jest zderzenie, czyli kolizja statków (ang. *collision at sea*, franc. *abordage*, niem. *Schiffszusammenstoss*). Zderzenie statku morskiego może nastąpić w portach, ujściach rzek, na wodach terytorialnych lub też na pełnym morzu.

Jeżeli chodzi o zderzenie statków różnej narodowości, czy to morskich pomiędzy sobą, czy też morskich z rzecznymi, to sprawę zastosowania norm prawnych do roszczeń o odszkodowanie, wynikających z takich zderzeń, normuje Międzynarodowa Konwencja, podpisana w Brukseli dn. 23. IX. 1910, o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących kolizji statków (*Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage*). Jednakże konwencja nie normuje sprawy całkowicie, gdyż nie zawiera wyczerpujących postanowień. Art. 12 konwencji postanawia, że w powyższych przypadkach zderzenia statków obowiązek odszkodowania podlega postanowieniom konwencji, bez względu na to, na jakich wodach zderzenie miało miejsce. Przepisy khn zostały z konwencją uzgodnione ustawą z dn. 7. I. 1913 (*Zbiór praw Rzeszy* z r. 1913, str. 49).

Przepisy §§ 734—739 khn, dotyczące zderzenia statków, mają zastosowanie, gdy zderza się statek morski z innym statkiem morskim albo też statek morski z rzecznym, i to na jakichkolwiek wodach, czy to morskich, czy też rzecznych. Zderzenie w rozumieniu przepisów khn może się wydarzyć, począwszy od chwili, kiedy statek zostanie bezpośrednio po wybudowaniu w stoczni spuszczony z pochylni na wodę. Podczas gdy IV księga khn traktuje zasadniczo o statkach handlowych morskich, jej przepisy o zderzeniu statków odnoszą się do wszelkich statków morskich, przy czym za statek (*Schiff*) przy zderzeniach uważać należy pływające urządzenie o większej pojemności, przeznaczone do poruszania się z miejsca na miejsce. W tym rozumieniu do

statków zalicza się: statki parowe, motorowe. żaglowe, lichtugi, barki. promy o kształcie podobnym do łodzi, dragi, krany pływające; natomiast nie są statkami doki, kesony. przystanie.pontony, mosty pontonowe, tratwy, pływające zakłady kąpielowe, pławy (boje) i inne pływające znaki nawigacyjne. Tak samo nie są statkami łódki i mniejsze motorówki.

Przepisy § 734 i nast. khn stosuje się, jak zaznaczono, przy zderzeniu: 1) jednego statku morskiego z drugim i 2) statku morskiego ze statkiem rzecznym. W obu przypadkach mogą wchodzić w grę zarówno statki prywatne, jak i państwowe (np. wojenne, policyjne) oraz samorządowe.

Zderzenie statków w rozumieniu prawnym następuje wtedy, gdy niezależne od siebie jednostki okrętowe, pod działaniem większego lub mniejszego naporu, zetkną się fizycznie. tj. w swej materialnej substancji *(heurt matériel)*. Zetknięcie może być bezpośrednie albo pośrednie. Pośrednie następuje wówczas. gdy między statkami znajdzie się przedmiot, poprzez który fizyczny napór się udziela. Takim przedmiotem mogą być np. łodzie, wiszące przy burcie statku, kotwica albo *fallrep* (schodki z linową poręczą. przyczepione do burty statku).

Międzynarodowy charakter żeglugi morskiej przyczynił się do stworzenia międzynarodowych reguł, mających na celu zapobieganie zderzeniom statków. Wszystkie państwa morskie przyjęły te reguły w swoich ustawodawstwach. Do statków polskich mają zastosowanie przepisy ustawy o bezpieczeństwie na drogach morskich z dn. 5. II. 1096 *(Seestrassenordnung)*. Ustawa ta zawiera międzynarodowe prawo nawigacyjne, czyli międzynarodowe przepisy o prawidłowym ruchu statków morskich, a mianowicie o posługiwaniu się światłami okrętowymi, o sygnalizacji dźwiękowej i o wymijaniu statków. Przepisane światła należy wywieszać na statku bez przerwy od zachodu aż do wschodu słońca. Statki powinny przy złej pogodzie (mgle, śnieżycy, deszczu) wydawać sygnały głosowe za pomocą syreny, trąbki mgłowej, a w czasie postoju — dzwonka. Szczególne sygnały głosowe są wymagane dla oznaczenia kursu przy zbliżaniu się jednego statku do drugiego. Statek parowy (motorowy) powinien wymijać drugi taki statek w ten sposób, aby go mieć po stronie lewej burty (ang. *portboard,* franc. *babord,* niem. *Backbord),* jeżeli oba statki zbliżają się do siebie z przeciwnych kierunków w prostej linii. Jeżeli zaś kursy zbliżających się statków krzyżują się, ustępuje z drogi ten statek, który ma drugi

statek po stronie prawej burty (ang. *starboard*, franc. *tribord*, niem. *Steuerbord*).

Oczywiście nawet najbardziej szczegółowe przepisy o bezpieczeństwie na wodach morskich nie mogą uwzględnić wszystkich możliwych sytuacyj. Dlatego też wspomniana ustawa w § 29 podkreśla, że przestrzeganie przepisów ustawowych o zapobieganiu zderzeniom nie zwalnia właściciela statku i kapitana oraz załogi od stosowania środków bezpieczeństwa, przyjętych zwyczajowo w żegludze morskiej, lub też koniecznych ze względu na specjalne i nieprzewidziane okoliczności.

Reguły międzynarodowe, zawarte w ustawie z dn. 5. II. 1906, uległy pewnym modyfikacjom na skutek postanowień Konwencji Londyńskiej z dn. 31. V. 1929 o bezpieczeństwie życia na morzu, która wprowadziła częściowo nowe sposoby sygnalizacji.

W przypadkach szkody, wywołanej przez zderzenie statków, stosuje się ogólną zasadę prawa cywilnego, że odpowiada za szkodę ten, kto ponosi winę. Szkoda może być bezpośrednia lub pośrednia i może mieć charakter szkody rzeczowej *(Sachschaden)* lub też osobistej *(Personenschaden)*, wyrządzonej na ciele lub zdrowiu człowieka. Obowiązek odszkodowania obejmuje szkodę rzeczywistą i utracony zysk (art. 157 kod. zob.). Jeżeli zderzenie spowodowane zostało przez przypadek, tj. okoliczność niezależna od działania ludzkiego, w szczególności przez siłę wyższą, albo jeżeli co do przyczyny kolizji istnieje niepewność, dopuszczająca przyjęcie takiej lub innej przyczyny, wówczas nie powstaje roszczenie o odszkodowanie. Niepewność co do przyczyny zderzenia zachodzi zwłaszcza wtedy, gdy zeznania załóg statków wyraźnie są sprzeczne. Przyczyną zderzenia statków może być błąd nautyczny, popełniony przez kapitana lub innego członka załogi. Błędem nautycznym *(faute nautique)* nazywa się błąd w techniczno-żeglugowym kierownictwie i technicznej obsłudze statku, w odróżnieniu od błędu, popełnionego przez kapitana przy załatwianiu spraw handlowych armatora, w szczególności dotyczących przewozu ładunku *(faute commerciale)*. W razie stwierdzenia błędu nautycznego za szkode odpowiada armator statkiem i frachtem (§§ 735, 485, 486 ust. 1 p. 3 khn).

Z chwilą przejścia nautycznego kierownictwa statku na pilota przymusowego *(Zwangslotse)* odpowiedzialność armatora i kapitana za manewrowanie statkiem, a tym samym za ewentualne zderzenie z innym statkiem, ustaje, chyba że

członkowie załogi nie wykonali swych obowiązków w zakresie obsługi statku i przyczynili się do zderzenia (§ 738 khn). Jakiekolwiek przewinienie z ich strony stwarza według ustawy całkowitą odpowiedzialność armatora w stosunku do drugiego statku za szkodę, powstałą wskutek kolizji, chociażby pilot przymusowy był nawet współwinny. Nie zwalnia to oczywiście pilota, który również zawinił, od odpowiedzialności wobec armatora i osób trzech. (Por. str. 186).

Udowodnienie drugiej stronie w sposób niezbity, że ponosi winę zderzenia, może być niezmiernie trudne, gdyż załoga poszkodowanego statku w chwili zderzenia zwykle nie orientuje się, co się dzieje na drugim statku. Ponieważ ustawa nie stworzyła dla poszkodowanego statku żadnych ułatwień przez odpowiednie rozłożenie ciężaru dowodu, judykatura, kierując się względami słuszności, przychodzi mu z pomocą, dopuszczając w procesie doraźny dowód, oparty na „pierwszym wrażeniu" *(prima facie)*. Dowód ten polega na ustaleniu istotnych, uwydatniających się na zewnątrz okoliczności, z których, co prawda, nie wynika z całkowitą pewnością związek przyczynowy pomiędzy zachowaniem się i winą jednej ze stron (statku) a powstałą szkodą, ale które pozwalają stwierdzić wysoki stopień prawdopodobieństwa, że zderzenie wynikło z winy jednego z tych statków.

Trudności przy ustalaniu winy w przypadku kolizji statków wywołały potrzebę specjalnych fachowych sądów morskich. Na podstawie ustawy z dn. 18. III. 1925 o izbach morskich *(Dz. U. R. P.* nr 36, poz. 243) [80] zostały w Polsce utworzone izby morskie, mające za zadanie ustalenie winy przy kolizjach i ukaranie kapitana statku lub jego pomocnika (pełniącego służbę oficera) przez odebranie mu na pewien czas lub na stałe prawa wykonywania zawodu w razie stwierdzenia jego winy. Dla rozstrzygania spraw w I instancji właściwą jest Izba Morska przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, a w II instancji — Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdyni. Dalsze izby morskie są projektowane. Są to sądy specjalne, rozpatrujące daną sprawę na wniosek urzędu morskiego, na wniosek statku poszkodowanego lub z urzędu. Ich orzecznictwo ma charakter publiczno-prawny. Prywatno-prawnymi sporami o odszkodowanie sądy te się nie zajmują. Jeżeli chodzi o takie spory, istnieje tendencja do rozstrzygania ich także przez fachowe sądy morskie, a mianowicie przez specjalne sądy arbitrażowe. U nas w Polsce strony powołują sądy arbitrażowe dla poszczególnych przypadków kolizji statków i innych awaryj. Natomiast np.

w Hamburgu istnieje stały morski sąd arbitrażowy *(Seeschiedsgericht)*, zorganizowany przez związki armatorów i towarzystwa asekuracyjne.

Wszelkie roszczenia z tytułu kolizji statku przedawniają się z upływem 2 lat (§ 901 ust. 2 khn).

OCALENIE I POMOC

Groźne niebezpieczeństwa, na które statek i ładunek są narażone w żegludze morskiej, skłoniły ustawodawcę do wprowadzenia przepisów, które z jednej strony zachęcają do udzielania ratunku i pomocy, zapewniając wynagrodzenie za wyświadczenie usług ratowniczych, z drugiej zaś strony zmuszają w niektórych przypadkach do wzięcia udziału w akcji ratowniczej na wezwanie właściwej władzy. Akcja ta może mieć dwojaki charakter, mianowicie ocalenia *(sauvetage)*, tj. akcji, mającej na celu uratowanie statku lub ładunku z katastrofy, która już n a s t ą p i ł a, i pomocy *(assistance)*, tj. akcji, pomagającej do uratowania statku lub ładunku z g r o ż ą c e g o dopiero niebezpieczeństwa. W obu przypadkach działanie zmierza do osiągnięcia określonego celu, mianowicie wyratowania statku lub ładunku. Nie ma przeto racji traktować każdą z tych akcyj jako odrębną instytucję prawną, do której stosowałyby się odrębne normy. Temu zapatrywaniu daje też wyraz konwencja z dn. 23. IX. 1910 o ustaleniu jednolitych reguł, dotyczących pomocy i ocalenia w niebezpieczeństwie morskim. Art. 1 tej konwencji głosi, że postanowieniom jej podlegają zarówno usługi ratownicze (ocalenie i pomoc), mające na celu uratowanie z niebezpieczeństwa statku morskiego, przedmiotów znajdujących się na statku morskim, frachtu i przewoźnego pasażerskiego, jak i wzajemne usługi ratownicze statków morskich i śródlądowych. Postanowienia konwencji mają zastosowanie bez względu na to, czy zachodzi pomoc, czy ocalenie i bez względu na to, na jakich wodach usługi mają miejsce. Konwencja usuwa w znacznym stopniu możliwość kolizji norm w dziedzinie ocalenia i pomocy. Wszystkie państwa europejskie w liczbie 24 podpisały konwencję i przeważnie wprowadziły już jej zasady do swych ustawodawstw. Normy prawne khn zostały uzgodnione z zasadami konwencji na mocy ustawy z dn. 7. I. 1913. Co prawda, khn przeciwstawia pojęcie ocalenia pojęciu pomocy, definiując każde pojęcie z osobna,

ale traktuje oba rodzaje usług pod względem skutków prawnych równo, z wyjątkiem sprawy wysokości wynagrodzenia.

Według § 740 khn zachodzi ocalenie *(Bergung)* wtedy, gdy statek morski lub znajdujące się na nim przedmioty znalazły się tak dalece w niebezpieczeństwie morskim *(Seenot)*, czyli niebezpieczeństwie związanym z uprawianiem żeglugi morskiej, że załoga przestała nimi władać, i gdy zostały wówczas przez postronne osoby wyratowane i zabezpieczone. Pomoc *(Hilfsleistung)* zaś zachodzi wtedy, jeżeli w innych przypadkach statek handlowy morski lub znajdujące się na nim przedmioty zostały wyratowane z niebezpieczeństwa morskiego przez osoby postronne. Niebezpieczeństwo morskie w powyżej określonym znaczeniu może powstać nie tylko na pełnym morzu, na wodach terytorialnych i w porcie, lecz także w ujściach rzek i na wodach śródlądowych, przez które przechodzi statek morski, odbywając swoje rejsy.

Usługi, mające na celu ocalenie i pomoc, uprawniają osobę, świadczącą te usługi, a w razie usług ze strony statku — armatora tegoż statku, do wynagrodzenia w stosunku do statku lub ładunku, na rzecz których przeprowadzono akcję ratowniczą. Do uzyskania prawa do wynagrodzenia wymagany jest jednak warunek, aby akcja ratownicza odniosła skutek i aby dany przedmiot został rzeczywiście uratowany, chyba że strony umówiły się inaczej.

Wbrew woli kapitana statku akcja ratownicza nie może być narzucona. Jeżeli kapitan wyraźnie sprzeciwił się akcji ratowniczej, wynagrodzenie za oddane usługi nie należy się (§ 741 ust. 1, § 742 khn).

Według § 743 khn wynagrodzenie za ocalenie i pomoc należy się także, jeżeli akcja ratownicza miała miejsce pomiędzy statkami tego samego armatora. Ma to praktyczne znaczenie dla załogi ratującego statku, która partycypuje w wynagrodzeniu.

Wynagrodzenie za ocalenie i pomoc może być ustalone tylko w gotówce. Wysokość wynagrodzenia powinna odpowiadać słuszności i nie może przekraczać wartości uratowanych przedmiotów. Określenie kwoty zależy przede wszystkim od umowy między stronami.

Umowa, zawarta w czasie trwania i pod bezpośrednim wpływem grożącego niebezpieczeństwa, na zbyt uciążliwych warunkach lub wskutek podstępu jednej ze stron, może być drogą procesu przez sąd zmieniona lub unieważniona. W szczególności strona może wytoczyć powództwo o obniżenie wynagrodzenia, jeżeli wysokość umówionej kwoty stoi

w rażącym stosunku do rzeczywistej wartości oddanych usług. Dopuszczalne jest określenie wynagrodzenia według ułamka wartości wyratowanych przedmiotów, jeżeli wszyscy uczestnicy akcji ratowniczej na to się zgodzą (§§ 741, 744, 747 khn).

Obok powyższych praw, które służą stronom, ustawa przewiduje, że na wniosek strony sąd może odmówić drugiej stronie wynagrodzenia lub je obniżyć, jeżeli strona ratująca z własnej winy spowodowała konieczność ratowania lub też przy wykonaniu swej czynności ratowniczej popełniła kradzież, dalej gdy zaniechała zawiadomić policję, komisarza brzegowego[81] lub zarząd najbliższej gminy o statku, który na brzegu znalazł się w niebezpieczeństwie, wreszcie gdy zataiła wyratowanie przedmiotów albo też popełniła inny nieuczciwy czyn w związku z akcją ratowniczą (§ 748 khn, art. 8 ust. 3 konwencji z 23. IX. 1910, § 4 ustawy o rozbitkach morskich — *Strandungsordnung).*

Poza powyższymi sposobami ustalania wynagrodzenia, drogą umowy między stronami albo przez sąd powszechny, istnieje także możliwość poddawania sporu o wynagrodzenie arbitrażowi, co jest często praktykowane. Podobnie jak roszczenia z tytułu kolizji statków, również i roszczenia o wynagrodzenia za ocalenie i pomoc nadają się do rozstrzygnięcia przez sąd arbitrażowy.

Charakterystyczny dla prawa morskiego IV księgi khn system odpowiedzialności rzeczowej, ograniczonej do pewnych przedmiotów majątkowych, spotykamy także w dziedzinie ocalenia i pomocy. Strona, na rzecz której przeprowadzono akcję ratowniczą, odpowiada, jeżeli chodzi o wynagrodzenie i koszty związane z akcją ratowniczą, tylko wyratowanym przedmiotem, a więc armator odpowiada tylko swoją *fortune de mer* (statkiem wraz z przynależnościami i frachtem), a właściciel ładunku — tylko ładunkiem. Na tych przedmiotach służy wierzycielowi uprzywilejowane ustawowe prawo zastawu z tytułu wynagrodzenia i kosztów. Prócz tego służy mu w odniesieniu do ocalonego ładunku prawo zatrzymania, dopóki dłużnik nie złoży odpowiedniej kaucji (§§ 751, 753 ust. 1, 754 p. 4, 755, 756, 777 khn).

Dopóki kapitan statku jest w posiadaniu wyratowanego ładunku, nie wolno mu go wydać odbiorcy, aż przypadające od ładunku wynagrodzenie za ocalenie i pomoc nie zostanie zapłacone lub zabezpieczone. Ustawa idzie w ochronie wierzyciela jeszcze dalej, przewidując także osobistą odpowiedzialność odbiorcy ładunku za ewentualne straty wierzyciela,

powstałe wskutek wydania ładunku, a mianowicie wtedy, gdy się odbiorcy udowodni, że odbierając ładunek wiedział o należnościach z tytułu ocalenia i pomocy, ciążących na ładunku. Odpowiedzialność osobista odbiorcy ładunku w razie wyratowania kilku przedmiotów, bądź statku i ładunków, bądź samych ładunków, ogranicza się do kwoty, która przypada od wydanego mu ładunku w stosunku do innych wyratowanych przedmiotów (§§ 752, 753 ust. 2 i 3 khn).

Wszelkie roszczenia o wynagrodzenie i koszty z tytułu ocalenia i pomocy przedawniają się z upływem 2 lat (§ 901 p. 2 khn).

UBEZPIECZENIE MORSKIE

Treść umowy ubezpieczenia

Że starożytnego *foenus nauticum (pecunia traiecticia), (Digesta* XXII, 2) powstało z biegiem czasu kilka instytucyj prawnych w morskiej żegludze handlowej. Jedną z tych instytucyj jest pożyczka morska (franc. *pret à la grosse,* niem. *Bodmerei),* która dziś nie odgrywa już żadnej roli. Historycy prawa ubezpieczeniowego uważają, że *foenus nauticum* jest także punktem wyjściowym rozwoju ubezpieczenia morskiego. Wydaje się to słuszne, jeżeli się weźmie pod uwagę charakterystyczne momenty rozwoju ubezpieczenia morskiego, a przede wszystkim tę okoliczność, że począwszy od XIV wieku często zaciągano pożyczkę morską nie z intencją otrzymania kredytu, lecz celem ubezpieczenia statku lub ładunku od niebezpieczeństw na morzu. Dla zabezpieczenia pożyczki ustanawiano zastaw na statku lub na ładunku. Pożyczający zwracał pożyczkę tylko wtedy, gdy przedmioty te nadeszły szczęśliwie do portu przeznaczenia Z tego rodzaju pożyczki ubezpieczeniowej *(Versicherungsdarlehn)* powstało w XIV wieku w portach północno-włoskich ubezpieczenie morskie o charakterze ubezpieczenia premiowego.

Całokształt ubezpieczenia morskiego normują przepisy §§ 778 do 900 khn ze zmianami, wprowadzonymi nowelą z dn. 30. V. 1908. Przepisy te z nielicznymi wyjątkami mają charakter norm dyspozytywnych. Towarzystwa asekuracyjne mogą zatem w polisach umieszczać warunki, które nie pokrywają się z normami khn.

Jeżeli chodzi o praktykę ubezpieczeniową naszych przedsiębiorstw żeglugowych, to ubezpieczały one dotąd swe statki w grupie krajowych i zagranicznych towarzystw asekuracyjnych, które reasekurowały się w Londynie. Obecnie po wojnie asekuracją morską zajmuje się Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, reasekurując się w zagranicznych zakładach asekuracyjnych, a mianowicie angielskich, amerykańskich, szwajcarskich, duńskich i rosyjskich.

Ubezpieczenia morskie przeprowadza się u nas na warunkach zwanych *„Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen"* (ASVB albo ADS), które pokrywają się w swych zasadniczych normach z postanowieniami §§ 778 do 900 khn. przewidując pewne odchylenia, podyktowane koniecznością dostosowania przepisów do potrzeb nowoczesnej żeglugi.

W miarę rozwoju komunikacji morskiej znaczenie ubezpieczenia morskiego wzrastało i doprowadziło do powstawania w XVIII, a zwłaszcza w XIX wieku, wielkich towarzystw asekuracyjnych, działających często monopolistycznie na mocy nadanych im przywilejów. Z biegiem czasu przywileje te nie dały się utrzymać. W Polsce obecnie wszelka działalność zakładów ubezpieczeń, a więc także w zakresie żeglugi morskiej, podlega kontroli państwowej, mianowicie nadzorowi Ministra Skarbu, który wykonywa kontrolę przez Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń (art. 1, 91 rozp. Prez. R. P. z dn. 26. I. 1928 o kontroli ubezpieczeń , *Dz. U. R. P.* nr 9, poz. 64). Tejże samej kontroli podlega działalność pośredników ubezpieczeniowych (rozp. Prez. R. P. z dn. 24. X. 1934. *Dz. U. R. P.* nr 96, poz. 864).

Istotnymi elementami umowy ubezpieczenia są ryzyko, materialny interes ubezpieczenia i premia. Z chwilą, gdy strony w przedmiocie tych elementów dojdą do porozumienia, umowa dochodzi do skutku. Ubezpieczenie morskie posiada dla obrotu morskiego ogromne znaczenie ze względu na niebezpieczeństwa, na które handel morski jest stale narażony, i jest zachętą dla kupca do przeprowadzania transakcyj handlowych. W umowie ubezpieczenia zakład ubezpieczeń obowiązuje się zapłacić określone odszkodowanie ubezpieczonemu, jeżeli ubezpieczony poniesie bezpośrednią lub pośrednią szkodę materialną wskutek wypadku w żegludze, co do którego strony były w niepewności w chwili zawarcia umowy. Ta niepewność co do nastąpienia szkodliwego wypadku, czyli ryzyko, jest istotnym elementem umowy ubezpieczenia. Jeżeli w chwili zawarcia umowy możliwość powstania szkody była wykluczona albo jeżeli szkoda już powstała, umowa ubezpieczenia nie obowiązuje, chyba że obie strony, zawierając umowę, okoliczności tych nie znały (§ 785 khn).

Kontrahentami umowy ubezpieczenia są: z jednej strony ubezpieczający *(Versicherungsnehmer)*, tj. ten, kto „bierze" ubezpieczenie od zakładu ubezpieczeń, i z drugiej strony zakład ubezpieczeń (ubezpieczyciel, towarzystwo ubezpieczeń; *(Versicherer)*, który ubezpieczenie „daje". Ubezpieczonym *(Versicherte)* może być albo ubezpieczający, który swój

własny interes ubezpiecza — jest to ubezpieczenie **na własny rachunek** — albo osoba trzecia, której interes ubezpiecza ktoś inny (ubezpieczający) — wówczas jest to ubezpieczenie **na cudzy rachunek** (franc. *assurance pour compte de tiers,* niem, *Versicherung für fremde Rechnung).* W tym ostatnim wypadku osoba trzecia może być wymieniona w umowie lub nie. Umowa może także pozostawić kwestię otwartą, na czyj rachunek ubezpieczenie się bierze, czyli czyj interes ma być ubezpieczony, wyrażając to ogólną formułką: „na rachunek kogo dotyczy" (§ 781 khn). Przy takim ubezpieczeniu ujawnienie, czyj interes jest ubezpieczony, a mianowicie czy ubezpieczającego, czy też osoby trzeciej, następuje dopiero później, gdy zajdzie wypadek, objęty umową (§ 882 ust. 2 p. 1 khn).

Ubezpieczenie na cudzy rachunek ma charakter zobowiązania na rzecz osoby trzeciej. Zasadą prawa cywilnego jest, że przy zobowiązaniach na rzecz osoby trzeciej osobę tę powinno się wymienić w umowie. Wynika to z samej istoty takiego zobowiązania (por. art. 92 k. zob.). Prawo ubezpieczeniowe morskie odbiega jednak od tej zasady, wyraźnie dopuszczając ubezpieczenie na rzecz osoby trzeciej, całkiem nie wymienionej przy zawarciu umowy.

Umowa ubezpieczenia jest *par excellence* aktem zaufania wzajemnego *(contrat de bonne foi),* dlatego też § 13 ASVB specjalnie podkreśla, że osoby, biorące udział w ubezpieczeniu powinny się kierować „w jak największej mierze dobrą wiarą i uczciwością".

Przedmiotem ubezpieczenia według § 778 khn może być jakikolwiek dający się ocenić w pieniądzach interes osoby, której zależy na tym, aby statek lub ładunek wyszły bez szwanku z niebezpieczeństw żeglugi morskiej. Interes ubezpieczenia powinien przedstawiać objektywną wartość pieniężną. Interes, który takiej wartości nie posiada, nie może być przedmiotem ubezpieczenia. Zachodzi bowiem wtedy w rozumieniu prawa nie umowa ubezpieczenia, lecz zakład *(Wettassekuranz),* który jako sprzeczny z zasadą uczciwości w obronie nie stwarza skutecznego zobowiązania (art. 610 kod. zob., § 2 ASVB). Interes, ze względu na który zawiera się umowę ubezpieczenia, może istnieć w czasie zawarcia umowy, lecz może także powstać później w czasie podróży.

Khn wylicza w § 779 ust. 1 (§ 1 ASVB) przykładowo, co może być przedmiotem ubezpieczenia morskiego, mianowicie:

1) statek (ubezpieczenie *casco),*

2) fracht (od niebezpieczeństwa utraty frachtu wskutek wypadku w żegludze morskiej, np. rozbicia się statku);

3) przewoźne pasażerskie;

4) ładunek (ubezpieczenie *cargo);*

5) pieniądze bodmeryjne;

6) pieniądze awaryjne (wydane w celu usunięcia skutków awarii wspólnej i innej, np. naprawy statku. uszkodzonego wskutek wypadku w żegludze; zwykle pożycza je kapitan od osoby postronnej poza portem ojczystym);

7) inne roszczenia, na zabezpieczenie których służy statek, fracht, przewoźne pasażerskie i ładunek;

8) zysk, oczekiwany w razie szczęśliwego nadejścia statku do miejsca przeznaczenia (możliwość takiego zysku musi być realna);

9) prowizja (maklera, komisanta i innych osób pomocniczych, zainteresowanych w przewozie);

10) ryzyko, przejęte przez zakład ubezpieczeń (ubezpieczenie pośrednie, reasekuracja).

Płaca kapitana i marynarzy nie może być przedmiotem ubezpieczenia (§ 780 khn).

Wszystkie wyżej wyliczone przedmioty ubezpieczenia morskiego są samoistne, czyli jeden drugiego nie obejmuje (§ 779 ust. 2 khn) Przedmiot (interes) powinien być w umowie wyraźnie oznaczony, inaczej ubezpieczenie nie ma skutku prawnego.

Polisa. Wartość ubezpieczonego przedmiotu. Suma asekuracyjna. Indywidualizacja ryzyka

Według ustawy zakład ubezpieczeń wydaje na żądanie ubezpieczającego dowód, stwierdzający umowę ubezpieczenia; jest to tzw. polisa (§ 784 khn, § 14 ASVB).[82] Wystawienie jej stało się w praktyce regułą. Polisa nie jest papierem wartościowym, lecz tylko dokumentem dowodowym. Polisa wymienia datę zawarcia umowy, kontrahentów, przedmiot ubezpieczenia, sumę asekuracyjną, nazwę statku i kapitana, podróż albo czas trwania ubezpieczenia, wysokość premii, rodzaj niebezpieczeństwa (wypadki), od którego interesowany się ubezpiecza, terytorialne granice tych niebezpieczeństw, ewentualnie szacunkową wartość przedmiotu oraz wszystkie inne warunki ubezpieczenia. Wprawdzie istnieje możność zbywania polisy przez indos, jeżeli wystawiona jest na zlecenie, nie zmienia to jednak charakteru polisy jako dokumentu dowodowego. Wartość ubezpieczonego przedmiotu może być

w polisie oszacowana na pewną sumę (polisa taksowana, ang. *valued policy,* franc. *police évaluée,* niem. *taxierte Police),* albo nie być wcale określona (polisa otwarta, ang. *open policy,* franc. *police ouverte,* niem. *offene Police).* Jeżeli polisa zawiera klauzulę „taksowana tymczasowo", należy ją traktować jako polisę otwartą, dopóki nie zostanie zmieniona (§ 793 khn). W zależności od tego, czy polisa dotyczy jednego statku, jednego transportu towarów lub jednej podróży, czy też, co ma szczególne znaczenie dla ubezpieczenia towarów, odnosi się do wszystkich lub do określonego rodzaju transportów danej firmy, przewożonych na jakichkolwiek statkach, i dotyczy dłuższego okresu ubezpieczenia, rozróżnia się polisę pojedynczą *(Einzelpolice)* i bieżącą lub abonamentową (ang. *floating policy,* franc. *police flottante,* niem. *laufende Police).* Polisa bieżąca w komunikacji morskiej i lądowej nazywa się także polisą generalną. (§ 97 ASVB).

W ubezpieczeniu morskim wartością ubezpieczonego przedmiotu *(Versicherungswert)* jest jego rzeczywista czyli pełna wartość. Wartość ta jest miarodajna dla biorących udział w ubezpieczeniu i stanowi podstawowy element ubezpieczenia, gdyż określa granicę, ponad którą ubezpieczenie jest niedopuszczalne. Niezależną od tego stałego czynnika jest suma asekuracyjna, określona dowolnie przez strony w umowie. Jej określenie jest tylko tym ograniczone, że nie może ona przekraczać rzeczywistej wartości ubezpieczonego przedmiotu. O ile ubezpieczenie przekracza tę wartość *(Ueberversicherung),* nie ma skutku prawnego (§ 786 khn, § 9 ASVB); obowiązuje ono tylko do granicy tej wartości. Dopuszczalne natomiast jest ubezpieczenie poniżej rzeczywistej wartości *(Unterversicherung).*

Ustalenie odszkodowania w przypadku ubezpieczenia poniżej wartości odbywa się w następujący sposób:

w razie całkowitej utraty ubezpieczonego przedmiotu umówiona suma asekuracyjna stanowi odszkodowanie za całą szkodę, w razie zaś szkody częściowej zakład wynagradza tylko część powstałej szkody; wynagrodzenie to odpowiada stosunkowi sumy asekuracyjnej do rzeczywistej wartości ubezpieczonego przedmiotu (§ 792 khn, § 8 ASVB).

Jeżeli wartość ubezpieczonego przedmiotu jest w polisie oszacowana na pewną sumę (taksę), to suma ta obowiązuje strony jako wartość ubezpieczonego przedmiotu; zakład może jednak zażądać obniżenia taksy, jeśli jest zbyt wygórowana (§ 793 khn).

Jeżeli przy ubezpieczeniu jednego interesu (przedmiotu) od tego samego niebezpieczeństwa (ryzyka) w kilku zakładach sumy asekuracyjne przekraczają rzeczywistą wartość interesu (przedmiotu), wówczas zachodzi podwójne ubezpieczenie *(Doppelversicherung)*. Zakłady odpowiadają wtedy solidarnie w ten sposób, że każdy z nich odpowiada do wysokości sumy asekuracyjnej, przewidzianej w zawartej z nim umowie, a ubezpieczony może od wszystkich zakładów razem żądać kwoty, równającej się tylko rzeczywistej szkodzie. W braku porozumienia następuje wtedy, z mocy ustawy, między zakładami w ich stosunku wewnętrzym, wyrównanie takie, że każdy z nich ponosi część odszkodowania, proporcjonalną do sumy asekuracyjnej, którą przyjęto w umowie zawartej z danym zakładem (zasada wyrównania). Jeżeli jednak ubezpieczający spowodował ubezpieczenie podwójne w zamiarze uzyskania bezprawnej korzyści majątkowej, to każda w tym zamiarze zawarta umową jest nieważna, przy czym zakład ubezpieczeń może żądać zapłacenia całej premii, jeżeli przy zawarciu umowy nie wiedział o jej nieważności (§ 787 khn, § 10 ASVB). W razie zaś zawarcia umowy przez ubezpieczającego, który nie jest poinformowany o istnieniu drugiej umowy, zawartej z innym zakładem przez innego ubezpieczającego i odnoszącej się do tego samego interesu (przedmiotu) i tego samego niebezpieczeństwa, umowa jest wprawdzie skuteczna, ale ubezpieczający może żądać od zakładu obniżenia sumy asekuracyjnej, przewidzianej w umowie i obniżenie może nastąpić do tej części wartości rzeczywistej przedmiotu, która odpowiada stosunkowi pomiędzy sumą asekuracyjną, przewidzianą w umowie z ubezpieczającym, a łączną kwotą obu sum asekuracyjnych (§ 788 khn, § 11 ASVB). Prawo do obniżenia sumy asekuracyjnej powstaje z chwilą, w której nastąpiło podwójne ubezpieczenie, i pociąga za sobą prawo do odpowiedniej obniżki premii. Z tytułu takiego obniżenia sumy asekuracyjnej i premii służy zakładowi prawo odpowiedniej opłaty ristornowej [83]. Prawo do obniżenia sumy asekuracyjnej i premii wygasa, jeżeli ubezpieczający nie skorzysta zeń niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o istnieniu podwójnego ubezpieczenia (§ 788 khn. § 11 ASVB). Ubezpieczający, który ten sam interes (przedmiot) ubezpiecza w kilku zakładach od tego samego niebezpieczeństwa (ryzyka) lub też dowie się o ubezpieczeniu podwójnym, powinien bez względu na to, czy sumy asekuracyjne przekraczają razem wartość rzeczywistą interesu (przedmio-

tu), czy też nie, zawiadomić o tym niezwłocznie każdy zainteresowany zakład (§ 789 khn, § 12 ASVB).

W odniesieniu do statków ubezpieczonych na przeciąg podróży miarodajna dla ubezpieczenia, w braku postanowienia umownego, jest wartość rzeczywista, którą statek wraz z przynależnościami posiada w chwili, gdy rozpoczyna się ryzyko ubezpieczeniowe dla zakładu, tj. albo z chwilą rozpoczęcia ładowania na statek ładunku lub balastu, albo z chwilą wyjścia statku z portu w stanie próżnym (§ 795 khn, § 70 ASVB).

Jeżeli chodzi o fracht od ładunków statku, to jego wartość rzeczywistą oblicza się albo według kwoty, określonej w umowie o przewóz, albo, w braku takiego określenia, według zwyczaju. W razie wątpliwości uważa się za ubezpieczony fracht brutto (§§ 797, 798 khn, § 107 ASVB).

Za rzeczywistą wartość ładunków, jeżeli umowa nie przewiduje innego sposobu jej ustalenia, uważa się tę wartość, jaką ładunki posiadały w miejscu i w chwili załadowania na statek, doliczając koszty dostarczenia ich na statek i ubezpieczenia. Koszty te dolicza się do odnośnej sumy, ponieważ w razie szczęśliwego nadejścia ładunków do portu przeznaczenia, co zwykle następuje, wyrównują się one przez to, że wskutek dokonania przewozu cena ładunków wzrasta. Koszty muszą być zatem wkalkulowane do wartości ładunków. Fracht oraz koszty, powstające w czasie przewozu i w porcie przeznaczenia, dolicza się tylko wtedy, jeżeli umowa to przewiduje (§ 799 khn, § 90 ASVB). Ubezpieczenie ładunków nie obejmuje ubezpieczenia zysku, oczekiwanego od ich szczęśliwego nadejścia do miejsca przeznaczenia, lub prowizji od nich, chyba że umowa wyraźnie to przewiduje (§ 801 khn).

Ryzyko które zakład na siebie bierze, powinno być ściśle określone, czyli zindywidualizowane, bo zależnie od tego ustala się warunki ubezpieczenia. Zakładowi zależy na tym, aby został poinformowany o wszystkich istotnych okolicznościach, dotyczących stanu statku, oraz czasu i kierunku podróży, dalej o grożących szczególnych niebezpieczeństwach i innych okolicznościach które wpłynąć mogą na ocenę zakresu przejmowanego ryzyka, na ustalenie wysokości premii, jak też w ogóle na decyzję zawarcia umowy ubezpieczenia, chyba że okoliczności te są powszechnie znane. Do zgłoszenia powyższych okoliczności przy zawarciu umowy obowiązany jest nie tylko ubezpieczający, lecz także jego przedstawiciel, zawierający umowę w jego imieniu. W przypadku ubezpie-

czenia na cudzy rachunek powinny być podane zakładowi odnoszące się do ubezpieczenia istotne okoliczności, które znane są ubezpieczonemu lub osobie, której zlecono zawarcie umowy z zakładem (§§ 807, 806 khn, § 19 ASVB).

Niedostarczenie powyższych wiadomości z winy drugiej strony uprawnia zakład ubezpieczeń do odstąpienia od umowy. chyba że zakład znał okoliczności lub też nie zachodzi wina po drugiej stronie. Takież prawo służy także zakładowi, jeżeli istotne okoliczności przedstawiono mu fałszywie lub błędnie, chyba że okoliczność była mu znana lub nastąpiło przeoczenie bez winy drugiej strony (§§ 808, 809 khn, § 20 ASVB). Zakład może odstąpić od umowy tylko w przeciągu jednego tygodnia od chwili, gdy dowiedział się o naruszeniu przez drugą stronę obowiązku zgłoszenia istotnych okoliczności. Odstąpienie od umowy ze strony zakładu nie pozbawia go prawa do całej premii i uprawnia go do żądania zwrotu ewentualnie zapłaconego odszkodowania asekuracyjnego. W razie odstąpienia od umowy po wypadku, objętym umową, obowiązek zakładu do odszkodowania asekuracyjnego trwa w dalszym ciągu, jeżeli okoliczność, której zgłoszenia zaniechano, nie przyczyniła się do wypadku i nie miała wpływu na zakres świadczenia zakładu (§ 811 khn).

Zakład ubezpieczeń nie ma prawa do odstąpienia od umowy, jeżeli ubezpieczający nie ponosi winy za niezgłoszenie albo za nieścisłe zgłoszenie istotnej okoliczności lub jeżeli jej wcale nie znał; natomiast służy zakładowi w tym wypadku prawo do odpowiedniej podwyżki premii, o ile zaniechanie należytego zgłoszenia okoliczności zwiększa ryzyko, które zakład przejął w umowie. Prawo to służy mu w przeciągu tygodnia od dnia, w którym dowiedział się o okoliczności albo o zaniechaniu zgłoszenia okoliczności (§ 811 a khn, § 20 ust. 3 ASVB).

Niezależnie od omawianego prawa odstąpienia od umowy istnieje możność uchylenia się przez zakład od skutków umowy z powodu podstępnego zatajenia istotnych dla ubezpieczenia okoliczności, jeżeli zatajenie takie miało miejsce (§ 811 b khn).

Obowiązki ubezpieczonego z umowy ubezpieczenia

W zamian za zobowiązanie zakładu ubezpieczeń do ponoszenia ryzyka i odpowiedzialności za straty, dotyczące ubezpieczonego interesu (przedmiotu), ubezpieczający, który

zwykle swój własny interes ubezpiecza i tym samym jest ubezpieczającym i ubezpieczonym w jednej osobie, zobowiązuje się do płacenia premii (franc. *prime, cout de l'assurance*, niem. *Praemie).* Premia może być jednorazowa albo też opłacana w pewnych odstępach czasu. zależnie od tego, czy ubezpieczenie odnosi się do jednorazowego przedsięwzięcia (podróży), czy też umówione jest na pewien czas. W braku postanowienia umownego premia płatna jest natychmiast po zawarciu umowy przy wydaniu polisy ubezpieczonemu (§ 812 khn, § 16 ASVB), jeżeli — co stanowi regułę — wystawiono polisę, albo też w terminach, stosowanych zwyczajowo przy poszczególnych rodzajach ubezpieczenia morskiego.

Zgodnie z zasadą prawa cywilnego, obowiązującą przy niewykonaniu zobowiązań wzajemnych, zakład może w razie niezapłacenia premii w terminie bądź żądać odszkodowania bądź, po wyznaczeniu i bezskutecznym upływie dodatkowego terminu, od umowy odstąpić (art. 250 kod. zob.).

Określona w umowie ubezpieczenia podróż powinna być wykonana. w braku postanowienia umownego, o ile możności na utartym, tj. zwykle przez statki obieranym szlaku, przy czym odchylenia są dopuszczalne, jeżeli wyjątkowe okoliczności tego wymagają. Niekoniecznie więc podróż musi odbyć się na szlaku geograficznie najkrótszym. Odchylenie od zwykłego lub umówionego szlaku podróży należy odróżnić od zmiany podróży, np. wyjścia statku z innego portu niż przewidziany w umowie. Zarówno odchylenia od szlaku, jak i zmiany podróży zwiększają ryzyko zakładu. W razie zmiany podróży przed rozpoczęciem ryzyka zakładu, odpowiedzialność zakładu za ubezpieczony statek lub fracht całkowicie ustaje; przy ubezpieczeniu innych przedmiotów (interesów) zakład ponosi ryzyko zmienionej podróży tylko wtedy, gdy zmiana nastąpiła bez zgody ubezpieczonego. Przy zmianie zaś podróży po rozpoczęciu ryzyka, zakład nie odpowiada za wypadki, które się wydarzyły po zmianie podróży, chyba że ubezpieczony nie zgodził się na zmianę lub też zmiana nastąpiła wskutek wypadku, za który zakład odpowiada w myśl umowy (§ 813 khn).

W przypadku, gdy wskutek działania ubezpieczonego lub za jego zgodą nastąpi istotne i nieusprawiedliwione opóźnienie rozpoczęcia lub ukończenia podróży, odchylenie od zwykłego lub umówionego szlaku podróży albo zawinięcie w drodze do portu, nieprzewidzianego w umowie, albo też inne zwiększenie lub zmiana ryzyka bez zgody zakładu, wówczas zakład nie odpowiada za wszystkie późniejsze wypadki. Mi-

mo zwiększenia lub zmiany ryzyka zakład pozostaje jednak odpowiedzialny za późniejsze wypadki, jeżeli:

1) przypuszczać należy, że zwiększenie lub zmiana ryzyka nie mogły wywrzeć żadnego wpływu na późniejszy wypadek;

2) zwiększenie lub zmiana ryzyka, które nastąpiły po rozpoczęciu ryzyka, leżały w interesie zakładu lub zostały spowodowane przez wypadek, za który zakład w myśl umowy odpowiada;

3) odchylenie od zwykłego lub przewidzianego w umowie szlaku nastąpiło z powodów humanitarnych, np. dla ratowania ludzi (§ 814 khn, §§ 23, 24 ASVB).

Jeżeli wbrew umowie przewóz ładunku nie odbywa się na statku umówionym, zakład za wypadki nie odpowiada. Odpowiada on jednak na zasadzie umowy, jeżeli po rozpoczęciu ryzyka przewóz ładunku odbywa się bez zgody i zlecenia ubezpieczonego w inny sposób niż umówiony, albo jeżeli przewiezienie ładunku w inny sposób stało się konieczne wskutek wypadku, za który zakład odpowiada według umowy (§ 816 khn, § 95 ASVB).

Przy ubezpieczeniu ładunku bez wymienienia statku lub statków, ubezpieczony powinien bezzwłocznie zawiadomić zakład na jaki statek ładunek został załadowany. W razie zaniedbania tego obowiązku zakład nie odpowiada za wypadki, którym ładunek ulega (§ 817 khn).

O wszelkich wypadkach mniejszej lub większej wagi, które dotkną przedmiot ubezpieczony, powinni ubezpieczający i ubezpieczony, skoro tylko dowiedzą się o wypadku, zawiadomić zakład bezzwłocznie. W razie zaniedbania tego obowiązku, zakład może potrącić od sumy odszkodowania te kwoty, o które odszkodowanie zmniejszyłoby się, gdyby zawiadomienie o wypadku nastąpiło w czasie właściwym (§§ 818, 819 khn, §§ 40, 41 ASVB).

Określenie zakresu ryzyka i rozmiaru szkody

Przez umowę ubezpieczenia zakład przejmuje na siebie ryzyko niebezpieczeństwa, mogącego zagrażać ubezpieczonemu interesowi (przedmiotowi), i związaną z tym ryzykiem odpowiedzialność materialną, która staje się aktualna z chwilą urzeczywistnienia się niebezpieczeństwa, tj. z chwilą zaistnienia wypadku, objętego ubezpieczeniem. Wypadek ten pociąga za sobą skutki faktyczne w postaci szkody materialnej po

stronie ubezpieczonego i zarazem skutki prawne, w szczególności skutek, który wyraża się po stronie zakładu w obowiązku, a po stronie ubezpieczonego — w prawie do odszkodowania.

Odpowiedzialność materialna zakładu ubezpieczeń, wynikająca z umowy ubezpieczenia, jest ograniczona zasadniczo do wysokości umówionej sumy asekuracyjnej, ale rozciąga się według ustawy na celowo poniesione koszty ratowania i zachowania przedmiotu ubezpieczonego oraz koszty ustalenia szkody, wynikłej z wypadku. Do tych ostatnich kosztów należą przede wszystkim koszty sporządzenia protestu morskiego, szacunku, oględzin, koniecznej sprzedaży ładunku oraz dyspaszu. Zarówno koszty ratowania i zachowania jak i koszty ustalenia szkody ponosi zakład w pełnej wysokości, chociażby po wliczeniu ich do sumy odszkodowania suma ta przekraczała umówioną sumę asekuracyjną (§ 840 ust. 2 khn, §§ 32, 37 ust. 2 ASVB).

Według ustawy zakład ponosi ryzyko wszystkich niebezpieczeństw (wypadków) w żegludze morskiej, na które statek i ładunek są narażone w czasie trwania ubezpieczenia, o ile ustawa dla konkretnych przypadków nie przewiduje wyjątku lub, o ile umowa nie ogranicza ryzyka tylko do pewnych niebezpieczeństw (§ 820 khn). Żegluga morska obejmuje również pobyt statku morskiego na wodach śródlądowych, na których statek morski przebywa, odbywając swoje rejsy. Niebezpieczeństwami żeglugi morskiej są wszelkie możliwości szkodliwych wypadków w portach, na morzu i wodach śródlądowych, którym statek morski lub jego ładunek mogą ulec. W § 820 khn ust. 2 (§ 28 ASVB) wyliczone są przykładowo najważniejsze niebezpieczeństwa w żegludze morskiej, których ryzyko ponosi zakład. Natomiast zakład ubezpieczeń według § 821 khn nie odpowiada w żadnym razie za szkody i straty, nie będące ściśle następstwem niebezpieczeństw żeglugi morskiej i nie wchodzące zatem w zakres ubezpieczenia morskiego, a mianowicie za szkody i straty:

1) przy ubezpieczeniu statku i frachtu:

a) powstałe wskutek nienależytego przygotowania i wyposażenia statku do podróży lub braku dokumentów okrętowych;

b) wynikające z odpowiedzialności armatora za szkody, wyrządzone przez członków załogi osobom trzecim, z wyjątkiem strat i szkód, powstałych wskutek kolizji statku, za którą winę ponosi załoga (§§ 485, 486 ust. 1 p. 3, 820 ust. 2 p. 7 khn);

2) przy ubezpieczeniu statku i przynależności: powstałe przez zmniejszenie wartości statku i jego przynależności wskutek zwykłego zużycia;

3) przy ubezpieczeniu ładunku lub frachtu: wywołane zmniejszeniem wartości ładunku wskutek naturalnych właściwości, normalnego wycieku, ulatniania się lub lichego opakowania, uszkodzenia przez myszy i szczury; zakład odpowiada jednak za tego rodzaju szkody, o ile powstały podczas wyjątkowo długotrwałego opóźnienia podróży, spowodowanego wypadkiem, za który zakład odpowiada, o ile do tych szkód owo opóźnienie podróży pośrednio się przyczyniło;

4) spowodowane przez ubezpieczonego umyślnie lub wskutek niedbalstwa; zakład odpowiada jednak za szkody, wywołane wskutek wadliwego kierownictwa statku przez ubezpieczonego, chyba że zachodzi zła wola ubezpieczonego.

5) przy ubezpieczeniu ładunku lub zysku, oczekiwanego od szczęśliwego nadejścia ładunku: powstałe wskutek winy załadowcy lub odbiorcy przy wykonywaniu przez nich czynności w tym ich charakterze.

Nie zawsze umowa ubezpieczenia określa dokładnie, od jakiej chwili zakład ponosi ryzyko niebezpieczeństw w żegludze morskiej i materialną odpowiedzialność za szkody oraz, kiedy kończy się to ryzyko i odpowiedzialność. Jest to okres trwania ubezpieczenia. Khn daje dla określenia tego okresu kilka reguł dyspozytywnych:

1) przy ubezpieczeniach na przeciąg podróży:

a) ryzyko w odniesieniu do statku, ubezpieczonego na przeciąg podróży, powstaje z chwilą rozpoczęcia ładowania ładunku lub balastu albo też, w razie podróży statku w stanie próżnym, z chwilą jego wyjazdu, a kończy się z chwilą ukończenia wyładowania ładunku lub balastu w porcie przeznaczenia lub, w odniesieniu do statku próżnego, z chwilą ukończenia podróży (§ 823 khn, § 66 ASVB);

b) w odniesieniu do ubezpieczonych ładunków, do zysku oczekiwanego od szczęśliwego ich nadejścia albo do prowizji od załadowanych ładunków ryzyko rozpoczyna się z chwilą, gdy ładunki opuszczą ląd w celu załadowania na statek albo na lichtugi, jeżeli ładowanie odbywa się według miejscowego zwyczaju za pomocą lichtug, a kończy się z chwilą wyładowania ładunków na ląd w porcie przeznaczenia (§ 824 khn, §§ 88, 89 ASVB);

c) ryzyko w odniesieniu do ubezpieczonego frachtu rozpoczyna się i kończy, jeżeli chodzi o niebezpieczeństwa, na

które statek a wskutek tego i fracht są narażone, z tą chwilą, z którą ryzyko rozpoczęłoby się lub kończyło w razie ubezpieczenia statku na przeciąg tej samej podróży; jeżeli zaś chodzi o niebezpieczeństwa, na które ładunek a wskutek tego także i fracht są narażone, ryzyko rozpoczyna się i kończy z tą chwilą, z którą by się rozpoczęło lub skończyło w razie ubezpieczenia ładunku na przeciąg tej samej podróży (§§ 825 ust. 1, 628, 629, 633 khn, § 106 ASVB);

d) ryzyko zakładu w przypadku ubezpieczenia przewoźnego pasażerskiego rozpoczyna się i kończy analogicznie jak przy ubezpieczeniu statku (§ 825 ust. 2 khn, § 109 ASVB);

e) w razie ubezpieczenia pieniędzy bodmeryjnych i awaryjnych, do których zabezpieczenia służą statek, fracht i ładunek, ryzyko rozpoczyna się z chwilą pożyczenia względnie zaliczkowania albo — jeżeli ubezpieczony sam wydał pieniądze awaryjne, do zapłaty których jest on obowiązany w związku z awarią wspólną — z chwilą ich wydania; natomiast ryzyko kończy się z chwilą, gdy przy ubezpieczeniu przedmiotów, które są obciążone pożyczką bodmeryjną albo na rzecz których je wydano w związku z awarią wspólną (statku, frachtu lub ładunku) kończyłoby się ryzyko w odniesieniu do tychże przedmiotów (§ 826 khn, § 112 ASVB);

2) przy ubezpieczeniach na pewne okresy czasu:

a) w razie ubezpieczenia na dni, tygodnie, miesiące lub dłuższy okres czasu, ryzyko rozpoczyna się od godziny 12 w południe tego dnia, w którym zawarto umowę ubezpieczenia, a kończy się o godzinie 12 w południe ostatniego dnia; dla obliczania czasu miarodajne jest miejsce pobytu statku. Decyduje więc czas, notowany w dzienniku okrętowym w miejscu pobytu statku (§ 830 khn);

b) jeżeli statek, ubezpieczony na pewien okres czasu, w chwili upływu okresu ubezpieczenia jest w drodze, ryzyko przedłuża się w razie wątpliwości aż do nadejścia statku do najbliższego portu przeznaczenia, a w razie wyładowania statku w tym porcie — aż do ukończenia wyładowania, przyczym ubezpieczony płaci za czas przedłużenia ubezpieczenia premię dodatkową, obliczoną według zasad umowy (§ 831 khn § 68 ASVB).

Jak już zaznaczono, umowa o ubezpieczenie może ograniczyć ryzyko i odpowiedzialność zakładu do niektórych tylko niebezpieczeństw (wypadków) i zwykle tak to jest praktykowane. Ustawa wspomina tylko o kilku odnośnych klauzulach, mianowicie o następujących: „Bez odpowiedzialności za niebezpieczeństwa wojny", „Odpowiedzialność tylko za

niebezpieczeństwa żeglugi", „Bez odpowiedzialności za uszkodzenie, z wyjątkiem osadzenia statku na mieliźnie", „Bez odpowiedzialności za pęknięcie, z wyjątkiem w wypadku osadzenia statku na mieliźnie" (§ 848 — § 852 khn).

We wszystkich przypadkach ubezpieczenia, czy to na przeciąg podróży, czy też na pewne okresy czasu, ryzyko istnieje bez przerwy, a więc także w czasie pobytu statku w drodze w jakimkolwiek porcie na przewidzianym szlaku podróży, jak również w porcie schronienia, do którego statek z konieczności musiał zawinąć w drodze. W razie ubezpieczenia na przeciąg podróży do portu przeznaczenia i z powrotem, ryzyko istnieje także podczas pobytu statku w porcie przeznaczenia (§ 827 khn).

Z chwilą, gdy zajdzie wypadek objęty umową, czyli nastąpi realizacja ryzyka ubezpieczeniowego, powstaje po stronie zakładu obowiązek odszkodowania w stosunku do ubezpieczonego, niezależnie od tego, czy ubezpieczony w związku z wypadkiem ma uzasadnioną pretensję odszkodowawczą do kapitana statku czy do innej osoby. Ubezpieczony może dochodzić swych strat najpierw w stosunku do zakładu (§ 822 khn).

Dla obowiązku odszkodowania, który powstał wskutek wypadku objętego umową, nie mają żadnego znaczenia późniejsze wypadki, którym ulegnie ubezpieczony przedmiot i za które zakład nie odpowiada. Jeżeli więc obowiązek odszkodowania już powstał, późniejszy los ubezpieczonego przedmiotu jest dla tego obowiązku bez znaczenia (§ 844 khn).

Zakres odpowiedzialności materialnej zakładu z tytułu ubezpieczenia i wysokość odszkodowania zależą zasadniczo od rozmiaru szkody, wyrządzonej ubezpieczonemu przedmiotowi (interesowi) wskutek wypadku, od którego przedmiot (interes) ubezpieczono, a mianowicie kształtują się one zależnie od ustalenia, czy zachodzi szkoda całkowita (franc. *perte totale*, niem. *Totalverlust*), czy też szkoda częściowa (franc. *perte partielle*, niem. *Partialschaden*). Odpowiednio oblicza się odszkodowanie asekuracyjne. Takie rozróżnianie szkody, przyjęte jako zasada w ubezpieczeniu i posiadające znaczenie dla ustalenia wysokości odszkodowania asekuracyjnego, nie jest aktualne przy odszkodowaniach asekuracyjnych za szkody i straty, wynikające dla ubezpieczonego z awarii wspólnej, wywołanej przez wypadek, od którego się ubezpieczono. Obliczanie bowiem odszkodowania asekuracyjnego w tych przypadkach odbywa się wyłącznie na podstawie planu rozdziału szkód

awaryjnych, sporządzonego przez dyspaszerów w specjalnym postępowaniu. Ustalenie szkód, wynikających z awarii wspólnej, wraz z ich procentowym rozłożeniem na statek, fracht i ładunek w drodze postępowania dyspaszowego jest dla osób, biorących udział w ubezpieczeniu, a tym samym i dla zakładu ubezpieczeń, bezwzględnie obowiązujące (§§ 834 p. 1, 835, 836, §§ 29, 30, 31 ASVB).

Co się tyczy strat i szkód, posiadających charakter awarii szczególnej, a więc wszelkich strat i szkód, poniesionych przez statek lub ładunek wskutek wypadków w żegludze morskiej poza awarią wspólną, to według § 845 khn zakład, odpowiadający za takie szkody i straty w myśl umowy ubezpieczenia, nie wynagradza ich, jeżeli, nie wliczając kosztów ich ustalenia, nie przekraczają one 3% rzeczywistej wartości ubezpieczonego przedmiotu (§ 845 khn, § 34 ASVB). Niezależnie natomiast od procentowego stosunku szkody do wartości ubezpieczonego przedmiotu, zakład wynagradza straty, wynikające z awarii wspólnej, oraz koszty ratowania i zabezpieczenia ubezpieczonego przedmiotu (§ 846 khn, § 34 ASVB).

Dyspasz może być przeprowadzony w kraju lub za granicą, zależnie od tego, czy statek po wypadku zawinie do krajowego albo zagranicznego portu przeznaczenia lub innego portu, gdzie podróż się kończy, przy czym przy ustalaniu szkód awaryjnych obowiązuje prawo portu dyspaszu (§ 835 khn). Zakwestionować dyspasz może zakład wtedy, gdy z winy ubezpieczonego jego prawa zostały w postępowaniu dyspaszowym uszczuplone w sposób niezgodny z prawem. W stosunku do ubezpieczonego zakład nie jest obowiązany także uznać dyspaszu, o ile poniesiona przez ubezpieczonego szkoda została potraktowana niezgodnie z prawem jako awaria wspólna (§ 837 khn).

We wszystkich przypadkach ubezpieczenia służy zakładowi przywilej ograniczenia, bezpośrednio po zajściu wypadku objętego ubezpieczeniem, swej odpowiedzialności materialnej do samej sumy asekuracyjnej bez potrzeby pokrycia wszystkich kosztów ratowania i zachowania ubezpieczonego przedmiotu (§ 841 khn, § 38 ASVB). Warunkiem skorzystania z tego prawa jest, aby je zakład zgłosił wobec ubezpieczonego najpóźniej w trzecim dniu po upływie tego dnia, w którym ubezpieczony doniósł o wypadku i jego skutkach zakładowi (§ 842 khn).

Od ustalenia rozmiaru szkody, powstałej wskutek wypadku objętego ubezpieczeniem, zależy wysokość odszkodo-

wania asekuracyjnego. Szkoda może być całkowita lub częściowa. Całkowita szkoda zachodzi wtedy, gdy nastąpi, o ile chodzi o materialne przedmioty, utrata przedmiotu, czy to wskutek zaginięcia, czy trwałego pozbawienia posiadania bez widoku odzyskania, czy też zupełnego zniszczenia przedmiotu. Natomiast. o ile chodzi o czysto pieniężny interes ubezpieczenia (np. fracht, zysk, prowizja od towarów), zachodzi całkowita szkoda wtedy, gdy nastąpi całkowita strata należności lub roszczenia. Szkoda może mieć także charakter szkody częściowej, a mianowicie, o ile chodzi o przedmioty materialne, wtedy, gdy nastąpi częściowe zaginięcie, uszkodzenie, ubytek albo częściowe pozbawienie posiadania bez widoku odzyskania; a przy interesie czysto pieniężnym, gdy nastąpi częściowa strata. Dla uniknięcia wątpliwości, które mogłyby powstawać przy wykonywaniu umowy ubezpieczenia, i dla ułatwienia rozrachunku pomiędzy zakładem ubezpieczeń i ubezpieczonym ustawa określa w odniesieniu do najważniejszych przedmiotów ubezpieczenia, kiedy zachodzi całkowita, a kiedy częściowa szkoda (§ 854 khn, §§ 71, 91 ust. 1 ASVB), (§§ 617, 628, 629, 855 khn, § 105 ASVB), (§§ 628 p. 1, 668, 669, 670 khn, § 109 ASVB), (§ 856 khn, §§ 100—104 ASVB), (§ 857 khn, §§ 110—112 ASVB).

W przypadku całkowitej szkody zakład jest obowiązany do odszkodowania w wysokości pełnej sumy asekuracyjnej, przy czym w razie wyratowania niektórych części przedmiotu ubezpieczonego (np. części wraku) cena, uzyskana ze sprzedaży uratowanych części, ulega potrąceniu w całości, a jeżeli przedmiot ubezpieczono poniżej wartości — w części stosunkowej. Do sumy asekuracyjnej, którą zakład płaci, dochodzą koszty ratowania i ustalenia szkody. Uiszczenie przez zakład — w przypadku całkowitej szkody — całej sumy asekuracyjnej łącznie z powyższymi kosztami powoduje przejście na zakład z mocy ustawy *(cessio legis)* wszystkich praw rzeczowych, które służą ubezpieczonemu w stosunku do przedmiotu ubezpieczenia, w szczególności prawa własności. Zachodzi też wówczas przejście na zakład — do wysokości wypłaconej sumy asekuracyjnej — praw obligatoryjnych, służących ubezpieczonemu wobec osób trzecich z tytułu odszkodowania za szkody, wyrządzone na przedmiocie ubezpieczenia, a wynagrodzone przez zakład (§§ 859 ust. 2, 804 khn, §§ 71, 91 ASVB).

Równomiernie z ochroną praw materialnych ubezpieczonego w przypadku całkowitej szkody w powyżej omawianym znaczeniu, ustawodawca potraktował ochronę jego praw ma-

terialnych i w tym przypadku, gdy zaszły pewne okoliczności, 1) które wprawdzie nie spowodowały jeszcze definitywnej utraty ubezpieczonego przedmiotu, ale na czas nieokreślony pozbawiły ubezpieczonego możności dysponowania nim i 2) z których wynika wielkie prawdopodobieństwo utraty przedmiotu bez możności przeciwdziałania temu ze strony poszkodowanego. Oba przypadki ustawodawca uznał jako godzące w równej mierze w materialną pozycję ubezpieczonego, przewidując w obu przypadkach pełne umowne odszkodowanie. W pierwszym przypadku ubezpieczony otrzymuje pełną sumę asekuracyjną według zasad umowy. W drugim przypadku ustawodawca przewidział prawo abandonu, polegające na tym, że przy wspomnianych okolicznościach szczególnych, stanowiących bezpośrednie niebezpieczeństwo dla ubezpieczonego przedmiotu, ubezpieczony może żądać od zakładu pełnej sumy asekuracyjnej za odstąpieniem wszystkich praw do ubezpieczonego przedmiotu. Prawo to służy ubezpieczonemu, jeżeli:

1) statek zaginął;

2) przedmiot ubezpieczenia zagrożony jest przez to, że statek lub ładunek uległ zajęciu przez obce państwo na jego obszarze (embargo) lub przez państwo wojujące albo też został zatrzymany na skutek innego zarządzenia władzy wyższej lub zabrany przez piratów i po zajęciu czy zatrzymaniu nie został zwolniony w przeciągu 6 względnie 12 miesięcy, zależnie od tego, czy statek znajdował się na wodach morskich Europy czy też Atlantyku, Oceanu Spokojnego lub Indyjskiego. Czasokresy te biegną od dnia, w którym zakład ubezpieczeń został powiadomiony przez ubezpieczonego o powyżej wspomnianych wypadkach (§ 861 khn, §§ 91 ust. 2, 72, 73 ASVB).

Oświadczenie abandonu jest skuteczne tylko wtedy, gdy uczyniono je bez zastrzeżeń i gdy nastąpi w terminach określonych przez ustawę, a mianowicie w przeciągu 6 względnie 9 miesięcy, licząc od dnia upływu powyżej wspomnianych okresów, zależnie od tego, czy wypadek zdarzył się w portach i na wodach Europy czy też poza Europą. W przypadku ubezpieczenia poniżej wartości przedmiotu, należy ograniczyć abandon do tej części przedmiotu, której wartość odpowiada przyjętej w umowie sumie asekuracyjnej. Cofnięcie abandonu jest niedopuszczalne (§§ 864, 865, 866 khn).

Wskutek oświadczenia abandonu przechodzą na zakład z mocy ustawy wszystkie prawa rzeczowe i obligatoryjne ubezpieczonego, odnoszące się do danego przedmiotu *(cessio*

legis). Jeżeli ubezpieczony żąda całej sumy asekuracyjnej w zamian za odstąpiony przedmiot, powinien dać gwarancję, że na odstąpionym przedmiocie nie ciążą żadne prawa rzeczowe osób trzecich i złożyć odpowiednią kaucję, chyba że prawa takie powstały w związku z wypadkami, których ryzyko przejął na siebie zakład ubezpieczeń. Dla wylegitymowania się wobec osób trzecich ze swych praw do odstąpionego przedmiotu zakład ubezpieczeń może żądać od ubezpieczonego wystawienia notarialnie uwierzytelnionego dokumentu (tzw. *Abandonrevers)*, stwierdzającego przejście praw na zakład (§§ 868, 871 khn, §§ 72 ust. 3, 73, 91 ust. 2 ASVB).

Khn, ustalając pozytywnymi przepisami, kiedy zachodzi całkowita szkoda w poszczególnych przypadkach ubezpieczenia, określa przez to pośrednio, kiedy zachodzi szkoda częściowa. gdyż szkoda w konkretnym przypadku, jeżeli nie jest całkowita, może być tylko częściowa. W sprawie wynagrodzenia przez zakład częściowej szkody khn wypowiada ogólną zasadę, że należy ją wynagrodzić efektywnie, czyli w pełnej wysokości, jeżeli ubezpieczono interes (przedmiot) w pełnej jego wartości, natomiast przy ubezpieczeniu poniżej tej wartości — tylko w takim stosunku, w jakim pozostaje suma asekuracyjna do pełnej wartości (§§ 881, 792 khn).

Do ustalenia szkody częściowej dają khn i ASVB kilka reguł: (§§ 872, 709. 710 khn), (§ 873 khn. § 77 ASVB), (§§ 875, 611 ust. 1 khn, §§ 93, 94 ASVB), (§ 876 khn, §§ 92, 94 ASVB), (§ 877 khn, § 96 ASVB), (§ 878 khn. § 105 i nast. ASVB). (§ 670 ust. 2 khn), (§ 879 khn), (§ 880 khn, § 110 ASVB).

Uiszczenie odszkodowania asekuracyjnego

Ciężar udowodnienia wszystkich okoliczności, uzasadniających roszczenie do odszkodowania asekuracyjnego, spoczywa na ubezpieczonym. Występując ze swym roszczeniem, ubezpieczony powinien w myśl §§ 882, 883 khn (§ 44 ASVB) przedłożyć zakładowi:

1) obliczenie szkody;

2) wystarczające dowody na to, że:

a) jego interes jest ubezpieczony;

b) przedmiot (statek lub ładunek), z którym jego interes jest związany, był narażony na wypadki w żegludze morskiej;

c) zaszedł wypadek, objęty ubezpieczeniem, czyli nastąpiła realizacja ryzyka ubezpieczeniowego;

d) powstała szkoda wskutek tego wypadku i w jakim rozmiarze;

e) a w przypadku ubezpieczenia na cudzy rachunek, że ubezpieczony dał zlecenie do zawarcia umowy ubezpieczenia, w razie zaś zawarcia umowy bez jego zlecenia, że umowa była zawarta w jego interesie.

Ubezpieczony powinien dostatecznie udowodnić wypadek, zwłaszcza co do miejsca i czasu, oraz wykazać związek przyczynowy między wypadkiem a szkodą. Nie zawsze jednak czas i miejsce można dokładnie ustalić. Istnieją bowiem w żegludze morskiej pewne rodzaje niebezpieczeństw, wywołujących stopniowe uszkodzenie statku lub ładunku, np. ustawiczne wiatry, które powodują wysokie fale rzucające statkiem. W takich przypadkach trudno nieraz ustalić dokładnie, w którym momencie i w jakim miejscu zdarzył się wypadek i powstała szkoda. Mając to na uwadze, judykatura i literatura zajęły stanowisko, że dla uzasadnienia pretensji odszkodowawczej wystarczy stwierdzenie okoliczności, wykazujących w wysokim stopniu prawdopodobieństwo, iż wypadek, do którego ubezpieczenie się odnosi, zaszedł i spowodował szkodę.

W przypadkach awarii wspólnej do wykazania wypadku i szkody wystarczą dane, stwierdzone w postępowaniu dyspaszowym.

Co do dowodów, które ubezpieczony powinien przedstawić, zawiera § 884 khn ogólną zasadę, że należy tylko przedstawić dowody, uznane za dostateczne w obrocie handlowym, i wylicza je przykładowo: dowody własności statku, faktura, konosament, czarterpartia, protest morski, dziennik okrętowy, wyrok trybunału łupów, protokóły oględzin, szacunku i licytacji, opinie rzeczoznawców oraz kwity, dotyczące kosztów naprawy statku.

Przy ubezpieczeniu na cudzy rachunek dysponować prawami z umowy ubezpieczenia, a w szczególności odszkodowaniem, może także ubezpieczony, i to we własnym imieniu. Jeżeli jednak — co stanowi regułę — wystawiono polisę, ubezpieczający może bez zgody ubezpieczonego przyjmować należności od zakładu i odstępować prawa ubezpieczonego z umowy, ale tylko wtedy, gdy jest w posiadaniu polisy. Zakład ubezpieczeń ma tylko wówczas obowiązek zapłaty należności, gdy ubezpieczający wykaże, że ubezpieczony zgodził się na zawarcie umowy ubezpieczenia (§ 887 khn, § 54 ASVB).

Według ustawy odszkodowanie asekuracyjne jest płatne z chwilą przedstawienia przez ubezpieczonego obliczenia szkody oraz dostatecznych dowodów, dotyczących wypadku

i szkody. Często jednak ubezpieczony nie jest w stanie dostarczyć zakładowi po wypadku całego dokładnego materiału dowodowego, szczególnie cyfrowego. Tymczasem ponosi on rujnujący go nieraz ciężar szkodliwych skutków wypadku już od chwili jego zaistnienia. Ustawodawca, licząc się z taką ewentualną sytuacją, przewidział w § 892 khn. że jeżeli ubezpieczony bez własnej winy nie zdążył w przeciągu 2 miesięcy po wypadku przedłożyć obliczenia szkody, a minimalna suma odszkodowania da się ustalić, może żądać wypłacenia tymczasowo minimalnej sumy, nie czekając na ostateczny obrachunek; chyba że umówiony jest inny termin wypłaty odszkodowania.

Zaznaczono już poprzednio, że z chwilą wypłacenia należnego odszkodowania asekuracyjnego przechodzą na zakład ubezpieczeń z mocy ustawy do wysokości wypłaconej sumy wszelkie prawa obligatoryjne, które służą ubezpieczonemu w stosunku do osób trzecich z tytułu odszkodowania za powstałą szkodę. Ubezpieczonemu nie wolno realizować tych praw po ich przejściu na zakład ubezpieczeń. Na żądanie zakładu ubezpieczony powinien uznać przejście praw w dokumencie, notarialnie uwierzytelnionym. Koszty wystawienia takiego dokumentu ponosi zakład ubezpieczeń (§ 804 khn. § 45 ASVB). Przejście na zakład praw rzeczowych, które ubezpieczony posiada w odniesieniu do przedmiotu ubezpieczonego, w szczególności prawa własności, następuje z mocy ustawy, jeżeli zakład zapłaci całą sumę asekuracyjną. Są to, jak już uprzednio zaznaczono, przypadki całkowitej szkody lub abandonu przedmiotu ubezpieczonego (§§ 858, 859, 868 khn. §§ 71, 72, 91 ASVB).

Odstąpienie od ubezpieczenia za zwrotem premii (ristorno). Niewypłacalność zakładu ubezpieczeń. Zbycie ubezpieczonego przedmiotu. Przedawnienie.

Specjalne warunki, w których kontrahenci ubezpieczenia morskiego się znajdują, jak również zachodzące po zawarciu umowy ubezpieczenia nieprzewidywane okoliczności, które usuwają w całości lub części przejęte w umowie ryzyko, przyczyniły się do stworzenia w asekuracji morskiej specjalnego prawa po stronie ubezpieczonego. Jest to mianowicie prawo do odstąpienia, w pewnych ściśle określonych przypadkach, od ubezpieczenia w całości lub w części, przy równoczesnym żądaniu zwrotu premii lub wstrzymaniu jej za-

płaty; ubezpieczony powinien jednak uiścić specjalną opłatę na rzecz zakładu ubezpieczeń. Tego rodzaju odstąpienie od ubezpieczenia nosi tradycyjną nazwę „ristorno". Ubezpieczony może według ustawy stosować ristorno, jeżeli:

1) zaniechał częściowo lub w całości przedsięwzięcia, do którego ubezpieczenie się odnosi, np. zaniechał określonej w umowie podróży ubezpieczonego statku albo przewozu całości lub części ubezpieczonych towarów;

2) bez oddziaływania z jego strony, niebezpieczeństwo (ryzyko), od którego się ubezpieczył, bądź dla całego ubezpieczonego przedmiotu, bądź dla części, nie zachodzi, np. przewoźnik nie zabrał ubezpieczonych towarów albo zabrał tylko ich część (§ 894 khn);

3) ubezpieczenie wobec faktycznego braku interesu ubezpieczenia nie ma skutku prawnego;

4) wskutek tego, że suma asekuracyjna przekracza rzeczywistą wartość przedmiotu, ubezpieczenie ponad tę wartość jest bezskuteczne. Ristorno dotyczy w tym przypadku tylko ubezpieczenia ponad rzeczywistą wartość przedmiotu (§§ 778, 786. 895 khn).

W przypadkach ad 3) i 4) stosowanie ristorna uzależnione jest od warunku, że ubezpieczający przy zawarciu umowy, a w razie ubezpieczenia na cudzy rachunek także ubezpieczony, gdy dawał zlecenie ubezpieczenia, byli w dobrej wierze (§ 895 khn).

Powyższe postanowienia ustawy nie stoją na przeszkodzie temu, aby umowa ubezpieczenia przewidywała stosowanie ristorna i w innych przypadkach.

Jeżeli przejęte przez zakład ubezpieczeń ryzyko już się dla niego rozpoczęło, ristorno nie może być stosowane i zakładowi należy się cała premia (§ 897 khn). W przepisie tym wyrażona jest tzw. zasada niepodzielności ryzyka.

Ponieważ ristorno uniemożliwia zakładowi jakikolwiek zysk z ubezpieczenia, ustawa przyznaje mu, jak już zaznaczono, tytułem kosztów, które poniósł w związku z zawarciem umowy, specjalną opłatę, a mianowicie tzw. opłatę ristornową, wynoszącą według ustawy (§ 894 ust. 2 khn) ½% całości lub części sumy asekuracyjnej, zależnie od tego, czy odstępuje się od ubezpieczenia w całości lub części. Jeżeli premia jest mniejsza niż 1% sumy asekuracyjnej, opłata wynosi połowę całej premii lub jej stosunkowej części, zależnie od tego, czy odstępuje się od ubezpieczenia w całości lub części. Umowa lub zwyczaj w miejscu zawarcia umowy ubezpieczenia mogą przewidywać inną wysokość opłaty.

Wystarczy, gdy zachodzi jeden z wyliczonych powyżej w punktach 1 do 4 przypadków, aby ubezpieczony mógł ristorno zastosować i uwolnić się od wszelkich skutków ubezpieczenia za uiszczeniem opłaty ristornowej, przy czym zakład ubezpieczeń nie może żądać więcej.

Ristorno nie ma w praktyce większego znaczenia.

Jeżeli zakład ubezpieczeń staje się niewypłacalny i nie ma widoków, aby mógł umowę ubezpieczenia wykonać, ubezpieczający może według wyboru odstąpić od umowy i żądać zwrotu całej premii albo ubezpieczyć się gdzie indziej na koszt zakładu, chyba, że zakład przedtem udzieli dostatecznej gwarancji, że ubezpieczenie wykona (§ 898 khn).

Tak samo jak w ubezpieczeniu lądowym przyjęto i w ubezpieczeniu morskim zasadę, że ubezpieczenie w razie zbycia przedmiotu ubezpieczenia przez ubezpieczonego nie ulega przerwie; nabywca mianowicie wstępuje z mocy ustawy w prawa i obowiązki ubezpieczonego, wynikające z umowy ubezpieczenia, przy czym zbycie w stosunku do zakładu dopiero wtedy jest skuteczne, gdy zakład o nim się dowie. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność za premię, to odpowiadają za nią dotychczasowy ubezpieczony i nabywca przedmiotu solidarnie.

Od przejętych z mocy ustawy praw i obowiązków nabywca może się uwolnić przez wypowiedzenie ubezpieczenia w ciągu jednego miesiąca od chwili nabycia przedmiotu względnie od chwili, gdy dowie się o ubezpieczeniu. Wskutek wypowiedzenia nabywca przestaje odpowiadać za premię (§ 899 ust. 1, 2, 4 khn).

Stanowisko prawne zakładu ubezpieczeń w razie zbycia przedmiotu ubezpieczonego pozostaje niezmienione, mianowicie zakład ponosi ryzyko w dotychczasowym zakresie; za dalsze niebezpieczeństwa, które powoduje zbycie przedmiotu, nie ponosi on odpowiedzialności (§ 899 ust. 3 khn, § 49 ASVB).

Powyższe zasady odnoszą się także do przymusowej sprzedaży ubezpieczonego przedmiotu w postępowaniu egzekucyjnym (§ 899 ust. 5 khn).

Postanowienia powyższe, określające skutki zbycia ubezpieczonego przedmiotu, mają także zastosowanie przy zbyciu ubezpieczonego udziału w statku. Jeżeli statek ubezpieczony jest w całości, postanowienia te mają zastosowanie tylko w razie zbycia statku w czasie podróży. W razie zaś zbycia statku nie będącego w podróży, nabywca nie wstępuje w prawa

i obowiązki dotychczasowego ubezpieczonego (§ 900 khn, § 50 ASVB).

Wszelkie roszczenia zakładu oraz ubezpieczonego, wynikające z ubezpieczenia, przedawniają się z upływem 5 lat. Przedawnienie rozpoczyna się przy ubezpieczeniu na przeciąg podróży z upływem tego roku, w którym podróż ukończono, przy ubezpieczeniu na pewien czas — z upływem dnia, w którym czas ubezpieczenia upływa, a w przypadku zaginięcia statku — z upływem dnia, w którym kończy się czasokres zaginięcia, przewidziany przez ustawę (§ 905 khn, § 48 ASVB). Z upływem tego dnia statek może na wniosek być przez sąd uznany za zaginiony.

CZĘŚĆ II

KONWENCJE BRUKSELSKIE
z r. 1924 i r. 1926
DOTYCZĄCE PRAWA MORSKIEGO

UWAGI WSTĘPNE

Konwencje Brukselskie z r. 1924 i 1926, normujące ważne fragmenty z dziedziny odpowiedzialności armatora i praw rzeczowych na statku morskim, nie są dziełem doskonałym, gdyż są kompromisem różnych doktryn i zapatrywań prawnych, mających swe źródło w różnym sposobie myślenia i historycznym rozwoju prawa poszczególnych narodów. Zawierają one także pewne usterki kodyfikacyjne i niejasności *in merito*. Jednakże należy na nie patrzeć przede wszystkim z punktu widzenia unifikacji norm prawa morskiego, a oceniając je z tego punktu widzenia można dojść do wniosku, że są one pożyteczne, gdyż wprowadzają w żegludze międzynarodowej jednolite normy i zwiększają przez to bezpieczeństwo prawne w stosunkach, które żegluga ta wytwarza. O wszystkich czterech konwencjach można powiedzieć to, co do uczestników Konferencji Dyplomatycznej w Brukseli w r. 1922, zwracających uwagę na pewne niedomówienia projektu konwencji o konosamencie, powiedział wybitny przedstawiciel nauki i niestrudzony szermierz idei unifikacyjnej w prawie morskim Prezydent Międzynarodowego Komitetu Morskiego *(Comité Maritime International)*, zmarły w końcu ubiegłego roku śp. Ludwik F r a n c k *(Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles*, 1922, *Documents et Procés Verbaux, Imprimerie Lesigne*, str. 147 Bruksela). Oświadczył on mianowicie, że konwencja nie będzie doskonała, jednakże różnica między stanem dotychczasowym a stanem wytworzonym przez zawarcie konwencji będzie polegała na tym, że dotychczas panowała dowolność w traktowaniu danej materii prawnej, a po zawarciu konwencji będzie istniała jednolitość odnośnych norm: „*La seule différence, c'est qu'actuellement vous n'avez que l'arbitraire, tandis que avec la convention vous aurez de l'unité. Il ne faut d'ailleurs pas vouloir à la fois, le soleil et la lune. Si on vous donne le soleil, contentez vous en*!". Konwencje dają unifi-

kację norm i to jest ich zaletą. Weszły one już u nas w życie (ogłoszone w *Dzienniku Ustaw* z r. 1937 nr 2 i 33).

Przedmiotem omówienia są:

1) Konwencja z dn. 25. VIII. 1924 o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich *(Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer).*

2) Konwencja z dn. 10. IV. 1926 o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich *(Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes)*.

3) Konwencja z dn. 10. IV. 1926 o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących immunitetów statków państwowych *(Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat).*

4) Konwencja z dn. 25. VIII. 1924 o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów *(Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements).*

Konwencje powyższe są kompromisem doktryny angielskiej i amerykańskiej oraz doktryn kontynentalnych i żadna z nich nie stanowi harmonijnie we wszystkich punktach powiązanej całości, a ponadto, mimo ogromu pracy w nie włożonej, zawierają, niestety, dość liczne merytoryczne niejasności, które nawet drogą interpretacji przy pomocy protokółów konferencyjnych trudno usunąć. Celem usunięcia wątpliwości interpretacyjnych Międzynarodowy Komitet Morski podejmuje się obecnie opracowania komentarza do wszystkich czterech konwencyj. Normując szereg zagadnień prawnych z dziedziny odpowiedzialności właściciela statku morskiego i przewozu na morzu, konwencje będą na przyszłość, w zakresie tych zagadnień, uniemożliwiać konflikty między postanowieniami ustawodawstw morskich poszczególnych państw. Wiadomo zaś, że konflikty takie w praktyce są czasem nie do rozwikłania i wytwarzają chaos w obrocie morskim, a przede wszystkim utrudniają należytą obronę praw właścicieli statków morskich, przewoźników i ekspedytorów. Wobec tego, że konwencje są ogłoszone w *Dzienniku Ustaw (Dz. U. R. P.* z r. 1937 nr 2 i 33), przeto wskazane jest zapoznanie sfer zainteresowanych, zwłaszcza armatorów, ekspedytorów i zakłady ubezpieczeń morskich, z głównymi zasadami konwencyj.

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z dn. 25. VIII. 1924

Uwagi ogólne

Zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego za czynności, wynikające z eksploatacji statku morskiego, jest uznawana we wszystkich krajach morskich. Należy ją uważać za słuszną, gdyż jest ona wyrazem sprawiedliwego rozłożenia ryzyka materialnego na morzu na właściciela statku i jego interesantów.

Nie we wszystkich krajach system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego jest skonstruowany w równy sposób. Mamy cztery systemy ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego: francuski, angielski, północno-amerykański i niemiecki. System francuski, przyjęty w *Code de commerce* z r. 1807, stosowany jest we Francji i w innych krajach romańskich oraz w Turcji i w krajach Ameryki Południowej. Według tego systemu właściciel statku zasadniczo odpowiada osobiście, czyli nieograniczenie całym swym majątkiem; może jednak w niektórych przypadkach, w szczególności w przypadku odpowiedzialności za działalność kapitana statku, sam swą odpowiedzialność ograniczyć do statku i przewoźnego (frachtu) przez tzw. abandon, czyli przez oświadczenie wobec wierzycieli, że porzuca statek i przewoźne na ich rzecz. Przez porzucenie statku oraz przewoźnego z danej podróży na rzecz swych wierzycieli właściciel statku może się uwolnić od swych zobowiązań. (Art. 216 *Code de commerce: „Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du*

fret"). Prawo angielskie przyjęło inny system, a mianowicie system osobistej, czyli nieograniczonej odpowiedzialności, zmodyfikowany tym, że w niektórych przypadkach właściciel statku odpowiada (art. 503 *Merchant Shipping Act)* do pewnej kwoty maksymalnej (8 względnie 15 funtów szterlingów od każdej tony pomiarowej statku). Według zaś systemu północno-amerykańskiego armator odpowiada z reguły ograniczenie, a mianowicie do wartości statku i przewoźnego może jednakże poza tym korzystać z prawa abandonu statku i przewoźnego. W końcu mamy niemiecki system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku, tzw. system odpowiedzialności rzeczowej *(Exekutions — oder Sachhaftungssystem),* stosowany także w krajach skandynawskich, a polegający na tym, że właściciel statku odpowiada rzeczowo *(dinglich, unpersönlich)* przedmiotami jako takimi, mianowicie statkiem i przewoźnym; wierzycielowi służy przy tym z tytułu jego roszczenia z mocy ustawy uprzywilejowane prawo zastawu na obu przedmiotach, które może być realizowane także wobec nabywcy statku i cesjonariusza przewoźnego, chociażby ci ostatni byli w dobrej wierze (§§ 486 ust. 1, 754 p. 8, 9, 756, 771 i 776 khn). Prawo zastawu w tym przypadku jest odmiennie skonstruowane od unormowanego w prawie cywilnym prawa zastawu na ruchomości, które gaśnie w przypadku nabycia przedmiotu zastawu przez osobę trzecią w dobrej wierze (§ 936 ust. 1 i 2 kcn).

Wspomniana konwencja zmierza do tego, aby usunąć przedstawioną powyżej niejednolitość systemów odpowiedzialności właściciela statku morskiego, wprowadzającą niepewność w stosunkach prawnych obrotu morskiego. Przyjmuje ona zasadę odpowiedzialności osobistej właściciela statku, ograniczonej do wartości jego majątku morskiego *(fortune de mer),* tj. statku wraz z przynależnościami i przewoźnego *(jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et accessoires du navire)* za wierzytelności i zobowiązania, powstające w związku z żeglugą statku. W granicach tej odpowiedzialności wierzyciele mogą dochodzić swych pretensyj na całym majątku właściciela statku, a więc nie tylko na jego majątku morskim (statku i przewoźnym), ale także na jego majątku lądowym, jednakże tylko d o w y s o k o ś c i w a r t o ś c i m a j ą t k u m o r s k i e g o. Zwycięża w konwencji, jeżeli chodzi o jej główną zasadę, pogląd doktryny amerykańskiej, polegający na odpowiedzialności wartością majątku morskiego. Konwencja operuje utartymi pojęciami prawa morskiego, poza jednym nowym pojęciem, mianowicie

„*accessoires du navire*". Pojęcie to nie oznacza przynależności statku w rozumieniu prawa rzeczowego, mianowicie w sensie znajdujących się na statku rzeczy ruchomych, które przeznaczone są dla celów uprawiania statkiem żeglugi, a oznacza przynależności w znaczeniu specjalnym. To, co konwencja nazywa „*accessoires du navire*", oznacza niektóre prawa majątkowe, a mianowicie niektóre związane ze statkiem wierzytelności, którymi właściciel statku również odpowiada. Są to odszkodowania, które właścicielowi statku się należą za nie naprawione jeszcze szkody materialne w substancji statku, w szczególności odszkodowania za awarię wspólną, wskutek której statek ucierpiał.

Twórcy konwencji ograniczyli się do ustalenia norm materialnych o ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego. Natomiast procedurę podziału masy majątkowej bądź mas majątkowych, którymi właściciel statku w poszczególnych przypadkach odpowiada, pozostawili ustawodawstwom krajowym.

Omawiana konwencja ogranicza odpowiedzialność właściciela statku morskiego za zobowiązania, powstające w związku z żeglugą statku, do wartości jego majątku morskiego w danej podróży, tj. statku i przewoźnego, czyli do jego „interesu związanego z podróżą morską" *(son intéret dans l'aventure de mer)*[85], przyjmując odpowiedzialność osobistą do wysokości wartości tego interesu. Właściciel statku nie odpowiada zatem za swe zobowiązania, powstałe i przyszłe, jakąś masą majątkową jako substancją, a mianowicie wartością statku wraz z przynależnościami i przewoźnego, a tylko do g r a n i c y tej wartości. Z uwagi na to, że przyczyną zobowiązania właściciela statku może być albo wypadek *(accident)* w czasie podróży, który wywołuje roszczenie odszkodowawcze, albo transakcja zawarta w związku z podejmowaną podróżą, zwłaszcza umowa przewozu, konwencja przewiduje różne masy majątkowe, do których granicy właściciel statku odpowiada każdorazowo w stosunku do niektórych roszczeń, powstających w związku z wypadkiem w czasie podróży (np. zderzeniem), lub też zgłaszanych z innego tytułu w końcu podróży. Ponieważ wartość statku, zależnie od jego stanu oraz wahań kursu walut, ulega fluktuacjom, przeto także odnośne masy majątkowe właściciela statku ulegają wahaniom w swej wartości. Jeżeli np. statek podczas podróży uległ dwom wypadkom i wskutek tych wypadków powstały roszczenia odszkodowawcze w stosunku do właściciela statku, to za roszczenia powstałe w związku

z pierwszym wypadkiem właściciel odpowiada — poza przewoźnym — do wysokości wartości statku, istniejącej w chwili przybicia statku do pierwszego portu po pierwszym wypadku; do granicy innej masy majątkowej odpowiada właściciel w stosunku do roszczeń powstałych w związku z drugim wypadkiem, gdyż wartość statku w chwili przybicia do pierwszego portu po drugim wypadku już jest inna. Inaczej także kształtuje się masa, do granicy której on odpowiada **poza wypadkami**, a która istnieje w końcu podróży, gdy zgłaszane są roszczenia powstałe w związku z podróżą, zwłaszcza z przewozem ładunku (art. 3). Do wartości statku, do granicy której właściciel odpowiada, dochodzi przyjęty w konwencji dla wszystkich przypadków odpowiedzialności właściciela statku ryczałt przewoźnego, wynoszący 10% wartości statku na początku podróży [86]. Ryczałt dolicza się do sumy przedstawiającej wartość statku, bez względu na to, czy przewoźne w danej podróży faktycznie było zarobione, tj. zainkasowane czy nie (art. 4).

Jak widzimy, dla ustalenia mas majątkowych, do granicy których właściciel statku odpowiada miarodajna jest granica wartości jego majątku morskiego **po wypadku** *(limite par accident)* albo **w końcu podróży** *(limite par voyage)*.

Poszczególnym masom majątkowym, składającym się z wartości statku wraz z jego przynależnościami oraz ryczałtu przewoźnego, odpowiadają różne masy wierzytelności. Nie można powiedzieć, aby koncepcja różnych mas majątkowych właściciela statku, które trzeba ustalać, zależnie od wypadku i stanu statku po wypadku lub w końcu podróży, była szczęśliwa. Przez wprowadzenie różnych mas majątkowych, ulegających fluktuacjom co do swej wartości, sytuacja właściciela statku staje się wobec wierzycieli skomplikowana. Na nim spoczywa ciężar udowodnienia wartości własnej masy majątkowej w każdym poszczególnym przypadku, gdy wierzyciele się do niego zgłaszają (art. 3). Dla każdorazowej masy majątkowej trzeba przeprowadzić osobne postępowanie ustaleniowe i podziałowe, które może być dla właściciela statku kosztowne i uciążliwe. Niewątpliwie w stosunku do francuskiego systemu abandonowego i niemieckiego systemu odpowiedzialności rzeczowej (systemów kontynentalnych), przewidujących bardziej stałą masę majątkową właściciela statku (sama substancja statku i przewoźne z danej podróży), którą właściciel statku odpowiada lub którą oddaje do dyspozycji wierzycieli przez oświadczenie abandonu, system

przyjęty w konwencji nie jest — w stosunku do tych systemów — żadnym uproszczeniem, a raczej skomplikowaniem odpowiedzialności właściciela statku. Realizacja ograniczonej odpowiedzialności, przewidzianej w konwencji, jest także niewątpliwie trudniejsza w stosunku do powyższych systemów. Nie równoważą tych ujemnych cech niektóre praktyczne postanowienia konwencji, w szczególności przyjęcie, w niektórych przypadkach, granicy odpowiedzialności w postaci kwoty maksymalnej od każdej tony pomiarowej statku. Właściciel statku odpowiada według konwencji za szereg roszczeń, odnoszących się do danej podróży lub danego wypadku, do wysokości wartości statku wraz z przynależnościami i ryczałtu przewoźnego, przy czym wartość tę oblicza się po każdym wypadku względnie po ukończeniu każdorazowej podróży.

Przypadki ograniczonej odpowiedzialności

Po zapoznaniu się z powyższymi ogólnymi uwagami łatwiej będzie można zorientować się w poszczególnych postanowieniach konwencji.

Według art. 1 konwencji właściciel statku odpowiada tylko do wysokości wartości statku i przewoźnego (ryczałtu przewoźnego) oraz przynależności statku *(accessoires du navire)* za:

1) odszkodowanie należne osobom trzecim za szkody, powstałe na lądzie lub na morzu wskutek czynów lub winy *(faits ou fautes)* kapitana, załogi, pilota i każdej innej osoby pozostającej w służbie na statku [87];

2) odszkodowania należne za szkody, wyrządzone bądź ładunkowi oddanemu kapitanowi do przewozu, bądź jakiemukolwiek innemu mieniu i innym przedmiotom znajdującym się na statku;

3) zobowiązania (przewoźnika) wynikające z konosamentu;

4) odszkodowania należne z tytułu uchybienia (przewinienia) nautycznego (bądź własnego, bądź kapitana lub członków załogi), popełnionego przy wykonywaniu umowy, przede wszystkim umowy przewozu;

5) obowiązek usunięcia statku, który zatonął, i wszelkie związane z tym zobowiązania;

6) wynagrodzenie za udzielenie statkowi pomocy i ratunku;

7) kwoty przypadające od właściciela statku z tytułu udziału w pokryciu awarii wspólnych;

8) zobowiązania wynikające z umów i transakcyj, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym na podstawie przysługujących mu pełnomocnictw ustawowych dla rzeczywistych potrzeb zachowania statku lub kontynuowania podróży, z tym jednak zastrzeżeniem, że potrzeby te nie mogą wynikać z niedostateczności lub wadliwości obsady bądź zaopatrzenia statku na początku podróży czyli w ogóle niedostateczności przygotowania statku w stanie zdatnym do podróży.

W odniesieniu do roszczeń wymienionych w punktach 1—5 odpowiedzialność właściciela statku nie może jednak przekraczać sumy 8 funtów szterlingów za każdą tonę pomiarową statku (art. 1 ust. 2).

Przy obliczaniu ilości ton pomiarowych statku (tonażu) miarodajny jest dla żaglowców tonaż netto, dla parowców i statków motorowych — tonaż netto z doliczeniem pomieszczeń dla maszyn napędowych (art. 11).

Jak wynika z art. 1 konwencji, właściciel statku w większości przypadków (p. 1—5) może ograniczyć swą odpowiedzialność do 8 funtów szterlingów w złocie za każdą tonę pomiarową statku, a więc ma w tych przypadkach prawo wyboru między odpowiedzialnością do pełnej wartości statku wraz z przynależnościami i przewoźnego a odpowiedzialnością do 8 funtów szterlingów za tonę; natomiast odpowiada bezwzględnie do pełnej wartości statku wraz z przynależnościami i przewoźnego za wynagrodzenie za pomoc i ratunek, wynagrodzenie za awarię wspólną i za zobowiązania wynikające z umów zawartych przez kapitana poza portem ojczystym na podstawie pełnomocnictw ustawowych dla rzeczywistych potrzeb statku lub podróży.

Do przynależności statku w rozumieniu konwencji *(accessoires du navire)* zalicza konwencja (art. 5) niektóre prawa związane ze statkiem, a mianowicie powstałe po rozpoczęciu podróży odszkodowania za nie naprawione [88] jeszcze szkody materialne w substancji statku, zwłaszcza za awarię wspólną, natomiast nie zalicza do nich odszkodowania asekuracyjnego oraz premii i subwencyj państwowych.

Przez wymieniony w artykule 1 p. 4 konwencji błąd (przewinienie) nautyczny *(faute nautique)* należy rozumieć uchybienie kapitana lub innych członków załogi w nautycznym kierownictwie i innej techniczno-żeglugowej obsłudze statku, np. obranie fałszywego kierunku podróży, spowodo-

wanie utknięcia statku na mieliźnie przez wadliwe manewrowanie statkiem, fałszywa sygnalizacja, wadliwe instalacje i maszyny na statku itp.[89]. Przeciwstawieniem takich błędów są błędy (przewinienia) w eksploatacji handlowej statku *(fautes commerciales)*, mianowicie błędy popełnione przy załadowaniu, umieszczaniu, przechowywaniu i wyładowywaniu ładunku.

Zaznaczyć należy, że granica maksymalna odpowiedzialności 8 funt. szterlingów za tonę pomiarową statku w przypadkach wyliczonych w art. 1 p. 1—5 konwencji, została wprowadzona pod wpływem prawa angielskiego. Stanowi ona normę umiarkowaną i korzystną dla właściciela statku [90].

Podobnie jak § 486 ust. 2 i § 487 khn z r. 1897 zawiera art. 2 konwencji ważne postanowienia, że właściciel statku nie może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności, czyli odpowiada nieograniczenie (osobiście), jeżeli: 1) sam ponosi winę w wywołaniu szkody, 2) specjalnie upoważnił do zawarcia umowy lub umowę, zawartą w jego zastępstwie, potwierdził lub też 3) jeżeli zobowiązanie wynika z umowy o pracę członka załogi.

Kierując się motywami słuszności, konwencja wprowadza specjalną odpowiedzialność właściciela statku morskiego za wywołane wskutek winy kapitana przypadki śmierci lub naruszenia zdrowia załogi, pilota i innych osób, znajdujących się w służbie na statku. W stosunku do tego rodzaju poszkodowanych właściciel statku odpowiada z góry do 8 funt. szterl. za każdą tonę pomiarową, a gdy suma ta nie wystarczy, odpowiada on odnośnie de reszty pretensji, do granicy ogólnej masy aktualnej w danym wypadku, i to przy zachowaniu kolejności przywilejów (art. 7).

Z uwagi na możliwość fluktuacji wartości statku w czasie podróży art. 3 konwencji przewiduje, że wartość statku ustala się w odniesieniu do roszczeń wynikających ze zderzenia lub innego wypadku (nie wyłączając roszczeń umownych odnoszących się do wypadku) w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Jednakże, jeżeli wskutek drugiego wypadku nastąpiło dalsze zmniejszenie wartości statku przed jego nadejściem do tego portu, wtedy dla wierzytelności, wynikłych z pierwszego wypadku, powyższe zmniejszenie wartości statku nie wchodzi w rachubę. Taki sposób obliczania wartości statku ma zastosowanie również, gdy chodzi o odpowiedzialność za roszczenia powstałe wskutek awarii wspólnej, wywołanej wypadkiem. Jeżeli wypadek miał miejsce w porcie, wartość statku ustala się

według stanu statku w porcie po wypadku. Jeżeli zaś chodzi o roszczenia, nie z tytułu wypadku, odnoszące się do ładunku, lub roszczenia wynikłe z konosamentu, wartość statku ustala się według jego stanu w porcie przeznaczenia ładunku lub w miejscu, gdzie podróż została przerwana. W pozostałych przypadkach miarodajna jest wartość statku w końcu podróży (art. 3).

Stosunek poszczególnych mas majątkowych, do granicy których właściciel statku odpowiada, do odpowiednich mas wierzytelności

Po ustaleniu kategoryj wierzytelności, w stosunku do których może właściciel statku powoływać się na ograniczoną odpowiedzialność, oraz po określeniu masy majątkowej względnie mas majątkowych, do granicy których on odpowiada, przechodzi konwencja do unormowania stosunku poszczególnych grup wierzytelności do mas majątkowych, w granicy których wierzyciele powinni być zaspokojeni, czyli do stosunku masy biernej do masy czynnej. Konwencja, przy tym, jak już zaznaczono, wychodzi z trzech zasadniczych momentów faktycznych, miarodajnych dla ustalenia obu mas. Jest to: 1) chwila nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku, który spowodował szkodę i wywołał roszczenia, 2) chwila nadejścia ładunku do portu przeznaczenia w przypadku, gdy zostały zgłoszone roszczenia z tytułu niewykonania lub niedostatecznego wykonania umowy przewozu albo konosamentu, np. roszczenie z tytułu niewydania ładunku ze statku w takim stanie, w jakim według opisu w konosamencie został załadowany na statek w porcie rozpoczęcia podróży, 3) chwila ukończenia podróży statku w innych przypadkach. Jeżeli chodzi o pierwszy przypadek, czyli o wierzytelności, wynikające z wypadku *(accident),* miarodajna jest wartość statku oraz przewoźnego (obliczonego w wysokości 10% wartości statku)w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Tej wartości, czyli masie czynnej odpowiada ogół wierzytelności powstałych w związku z wypadkiem, czyli masa bierna. Analogicznie kształtują się rachunkowo masy majątkowe właściciela statku w przypadkach 2) i 3), tj. w przypadkach, gdy roszczenie wynika nie z wypadku *(accident),* a z zobowiązania powstałego z umowy lub innego tytułu, np. konosamentu (art. 3). Z każdą masą majątkową właściciela statku kształtującą się w wymienionych momentach

faktycznych, koresponduje odpowiednia masa wierzycielska, do której zaspokojenia służy powyższa masa majątkowa właściciela statku.

Co do wzajemnego stosunku wierzycieli przy poszukiwaniu zaspokojenia w granicach wartości odpowiedniej masy majątkowej właściciela statku, art. 6 konwencji postanawia, że wszystkie wierzytelności, odnoszące się do t e g o s a m e g o w y p a d k u lub dla których — poza wypadkiem — np. z tytułu wierzytelności z umowy przewozu, wartość statku ustala się *(se détermine)* w t y m s a m y m p o r c i e, zaspakajane są na równych prawach z sumy *(concourent entre elles sur la somme)*, która w stosunku do tych wierzytelności stanowi granicę odpowiedzialności właściciela statku. Uprzywilejowane wierzytelności, ciążące na statku i przewoźnym, mają jednak pierwszeństwo przed innymi wierzytelnościami. Dla stwierdzenia istnienia wierzytelności wystarczy prawomocny wyrok sądu krajowego lub zagranicznego.

Jeżeli chodzi o kolejność uprzywilejowanych wierzytelności, zaspakajanych w granicach odpowiedniej masy majątkowej właściciela statku, miarodajne są postanowienia Konwencji Brukselskiej z dn. 10 kwietnia 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich.[91]

W przypadku odpowiedzialności właściciela statku za wypadek, przy którym nastąpiła śmierć lub uszkodzenie zdrowia wskutek winy kapitana, załogi, pilota lub innej osoby pozostającej w służbie na statku, tworzy się specjalną masę majątkową właściciela statku, składającą się z sumy, uzyskanej z pomnożenia ilości ton pomiarowych statku przez kwotę 8 funtów szterlingów. Poszkodowani i ich następcy prawni mają prawo w pierwszej linii do zaspokojenia swych roszczeń z tej specjalnej masy. Ich wierzytelności są równorzędne. W razie, gdy ta specjalna masa nie wystarczy, mogą oni co do reszty zaspokoić się na równych prawach z innymi wierzycielami z ogólnej masy majątkowej (tj. wartości statku wraz z przynależnościami i ryczałtu przewoźnego), odpowiadającej w stosunku do wszystkich roszczeń powstałych w związku z wypadkiem; pierszeństwo jednak mają uprzywilejowane wierzytelności. Postanowienia te mają zastosowanie także w razie śmierci lub uszkodzenia zdrowia pasażera, natomiast nie mają zastosowania w przypadku, gdy śmierć lub uszkodzenie zdrowia członka z a ł o g i nastąpiły na skutek winy kapitana, członka załogi lub innej osoby pozostającej w służbie na statku. W tym ostatnim

przypadku o zakresie odpowiedzialności decyduje prawo krajowe statku (art. 7).

W dalszej swej treści (art. 8, 9) konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich normuje prawo właściciela statku w przypadkach, gdy przy istnieniu warunków ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku wierzyciel przeprowadza egzekucję bądź z samego jego statku, bądź z innego jego majątku.

W przypadku zajęcia sądowego statku z powodu roszczenia, w stosunku do którego właściciel statku może się powołać na ograniczoną odpowiedzialność, właściciel może złożyć kaucję do pełnej granicy swej odpowiedzialności i spowodować uchylenie zajęcia. Z kaucji mogą korzystać wszyscy wierzyciele, należący do grupy wierzycieli korespondującej z masą majątkową właściciela statku, do granicy której on wobec nich odpowiada. Jeżeli kaucja nie osiąga tej granicy lub zażądano kilku kaucyj, wtedy albo strony w drodze ugody, albo sąd powezmą taką decyzję, aby granica odpowiedzialności nie została przekroczona. W razie wytoczenia sprawy przeciwko właścicielowi statku przez kilku wierzycieli w sądach kilku państw, jest rzeczą właściciela statku ustalić w poszczególnych sądach ogół wchodzących w grę wierzytelności i wysokość złożonej kaucji, a to celem uniemożliwienia przekroczenia granicy jego odpowiedzialności. Odnośne przepisy proceduralne wydadzą poszczególne państwa (art. 8).

Wbrew głównej zasadzie konwecji, że właściciel statku odpowiada za pewne kategorie wierzytelności osobiście, a zarazem ograniczenie do wysokości wartości majątku morskiego *(fortune de mer en valeur)* i że do tej granicy może być przeprowadzona egzekucja z jakiegokolwiek jego przedmiotu majątkowego, art. 9 konwencji przewiduje, iż w przypadku egzekucji z innego jego majątku niż ze statku i przewoźnego może on żądać wstrzymania egzekucji z tego majątku na czas taki, który wystarczy do przeprowadzenia sprzedaży statku i rozdziału uzyskanej ceny pomiędzy wierzycieli. Względy na interes małego armatora, nie posiadającego kapitału płynnego, doprowadziły do umieszczenia w konwencji takiego postanowienia (por. przytoczone na str. 137 protokuły Konferencji Brukselskiej z r. 1922 str. 162). Według intencji konwencji armator powinien w tym przypadku mieć możność zaspokojenia swych wierzycieli przez sprzedaż substancji majątku morskiego. Stanowi to wyłom z głównej zasady konwencji, polegającej na odpowiedzialności osobistej właściciela

statku do wysokości wartości jego majątku morskiego, i przypomina w pewnej mierze niemiecki system odpowiedzialności rzeczowej oraz francuski system abandonowy (ograniczenie odpowiedzialności właściciela statku do samej substancji statku i do przewoźnego z danej podróży).

Jak już zaznaczono, konwencja ustala tylko materialnoprawne zasady w przedmiocie ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, a trudne zagadnienie procedury podziału masy majątkowej względnie mas majątkowych pomiędzy odpowiednie grupy wierzycieli pozostawia ustawodawstwom krajowym. Niewątpliwie, należało by w interesie właścicieli statków przyjąć takie postępowanie podziałowe, które by było proste i mało kosztowne, inaczej uznawana powszechnie zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego byłaby nierealna. Nasuwa się tu myśl, czyby zamiast skomplikowanego postępowania sądowego nie przewidzieć mniej kosztowne i mniej skomplikowane postępowanie dyspaszowe przy pomocy tzw. dyspaszerów, podobnie jak przy ustalaniu podziału strat na statek, przewoźne i ładunek w przypadku awarii wspólnej.

Kwoty, którymi właściciel statku odpowiada, określone są w konwencji w funtach szterlingach w złocie. Jednakże poszczególne państwa mogą te kwoty ustawowo określić w walucie własnej i zastrzec dla dłużnika prawo uiszczenia długu w walucie krajowej według każdorazowo obowiązującego kursu (art. 15, 3).

Zakres osobowy i rzeczowy działania konwencji

Wszystkie powyżej omówione postanowienia konwencji dotyczą odpowiedzialności armatora, będącego właścicielem statku. Jest to normalny przypadek zastosowania konwencji. Jednakże konwencja w art. 10 postanawia, że zasady konwencyjne dotyczące ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, mają zastosowanie, jeżeli armator nie będący właścicielem statku, ale eksploatujący go na własny rachunek lub też ten kto statek zafrachtowuje (czarteruje), czyli główny czarterujący *(principal affréteur)*[92] jest odpowiedzialny z jednego z tytułów wyliczonych w art. 1 konwencji.

Postanowienia konwencji mają zastosowanie do statków, posiadających przynależność państwową jednego z państw podpisujących konwencje, ale według art. 13 nie stosuje się ich do statków wojennych i statków używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 12, 13).[93]

Zastrzeżenia w protokóle podpisania konwencji

W protokóle podpisania konwencji państwa podpisujące zastrzegły sobie prawo do zmodyfikowania lub uzupełnienia niektórych postanowień konwencji, a mianowicie zastrzegły sobie:

1) nieprzyjęcie przewidzianej w konwencji zasady ograniczonej odpowiedzialności w odniesieniu do szkód wyrządzonych urządzeniom portowym, dokom i szlakom wodnym oraz w odniesieniu do kosztów wydobycia statku, który zatonął, lub też nieratyfikowanie konwencji w tej materii inaczej jak pod warunkiem wzajemności. W żadnym razie odpowiedzialność w tych przypadkach nie może przekraczać granicy 8 funt. szterl. za tonę pomiarową statku, z wyjątkiem kosztów za wydobycie statku, który zatonął;

2) wprowadzenie przepisu, że właściciel statku, nie służącego do przewozu osób, a którego pojemność nie przekracza 300 ton pomiarowych, odpowiada za spowodowanie śmierci lub uszkodzenie zdrowia według zasad konwencji ograniczenie, jednakże bez przewidzianej w art. 7 ust. 1 konwencji, specjalnej odpowiedzialności do 8 funt. szterl. za każdą tonę pomiarową statku.

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich
z dn. 10. IV. 1926

Uwagi ogólne

Zagadnienie ustawowego zabezpieczenia niektórych wierzytelności na majątku morskim właściciela statku (statku i przewoźnym) posiada dla przedsiębiorstwa żeglugowego istotne znaczenie, zwłaszcza dla jego zdolności kredytowej. Im więcej bowiem ustawa przewiduje ciężarów na majątku morskim właściciela statku na rzecz jego wierzycieli i im mniej w związku z tym pewna jest hipoteka na jego statku, tym trudniejsza jest jego sytuacja kredytowa.

Zasada ustawowego zabezpieczenia na majątku morskim właściciela statku niektórych wierzytelności jego interesantów jest w wielkim stopniu konsekwencją charakterystycznej cechy, jaką podróż morska posiada, a mianowicie wspólnego ryzyka osób zainteresowanych, w szczególności właścicieli statku i przewożonego ładunku. Charakter podróży morskiej jako wyprawy, opartej na wspólnym ryzyku osób zainteresowanych w podróży, uwydatniał się zwłaszcza w wiekach średnich, gdy ze względu na niebezpieczeństwo grabieży na morzu tworzono na zasadzie wspólnie ponoszonego ryzyka podróży przygodne spółki właścicieli statków, kupców oraz finansistów, angażujących się w wyprawie morskiej.

Wspólne ponoszenie ryzyka pociąga za sobą wspólną odpowiedzialność materialną za podjęcie podróży. W myśl tej wspólnej odpowiedzialności prawo przewiduje wzajemną odpowiedzialność obu mas majątkowych zaangażowanych w podróży, a mianowicie masy majątku morskiego właściciela statku za roszczenie wynikające z eksploatacji statku i masy ładunkowej za roszczenia właściciela statku z tytułu wykonania przez niego przewozu ładunku. Ta wzajemna

odpowiedzialność obu mas wyraża się w prawie zastawu, które daje prawo obowiązujące właścicielowi statku na ładunku, a uprawnionym do dysponowania ładunkiem na statku i przewoźnym, dla zabezpieczenia wzajemnych roszczeń. Wyraźnie uwydatnia się tu charakterystyczna dla niektórych instytucyj prawa morskiego idea wspólności interesu osób angażujących się w podróży. *Interessengemeinschaft, communauté d'intérets.* Szczególnie występuje zjawisko wspólności interesu właścicieli statku i ładunku przy awarii wspólnej.

Między wierzytelnościami, którym z mocy samej ustawy służy prawo zaspokojenia się z majątku morskiego właściciela statku (statku i przewoźnego), mieszczą się wierzytelności publiczno-prawne oraz wierzytelności osób, które swymi świadczeniami szczególnie przyczyniły się do wykonania podróży i zachowania statku lub też które w związku z podróżą albo z pobytem statku w porcie najbardziej były narażone na wydatki i straty materialne. Słuszność wymaga, aby wierzytelności tego rodzaju zostały w pierwszej linii zabezpieczone na majątku morskim właściciela statku, czyli aby były w stosunku do innych wierzytelności uprzywilejowane.

Wierzytelności uprzywilejowane, o których mowa, mogą być zabezpieczone na majątku morskim właściciela statku również w drodze umowy, a mianowicie hipoteki morskiej (zapisanej do rejestru okrętowego) lub, jak w Anglii, przez ustanowienie na statku mortgage'u; niezależnie jednak od możności ustanowienia dla nich takiego zabezpieczenia umownego istnieje ich zabezpieczenie ustawowe, gdyż już z mocy samej ustawy mają one przywilej zaspokojenia się z majątku morskiego właściciela statku w pewnej kolejności przed innymi wierzytelnościami. Przywilej ten ma charakter prawa rzeczowego, ciążącego na majątku morskim właściciela statku. Jest to prawo zastawu *sui generis*.

W przeciwieństwie do hipoteki morskiej jako zarejestrowanego umownego prawa zastawu, powyższy przywilej jest obciążeniem niejawnym *(charge occulte)*, gdyż jego istnienie nie zależy od rejestracji. Znamienne jest, że każda uprzywilejowana wierzytelność posiada swój indywidualny przywilej, mianowicie przywilej zaspokojenia się ze statku i przewoźnego w ściśle określonej kolejności, a więc ma na tych objektach majątkowych ściśle określone miejsce zaspokojenia; dlatego też mówi się w liczbie mnogiej o przywilejach morskich (fr. *privilèges maritimes*, niem. *Schiffsgläubigerrechte*, ang. *maritime liens).*

Stosowany u nas w dziedzinie prawa morskiego kodeks handlowy z 10. V. 1897 unormował w §§ 754 — 776 przywilej, o którym mowa, pod nazwą *„Schiffsgläubigerrecht"* i nadał mu charakter uprzywilejowanego prawa zastawu *(bevorzugtes Pfandrecht)*, ciążącego na statku wraz z przynależnościami oraz na frachcie brutto z tej podróży, w związku z którą wierzytelność powstała. W § 754 khn wyliczone są wszystkie uprzywilejowane wierzytelności.

Brak jawności przy przywilejach morskich, wielka ich liczba i różne ich traktowanie w poszczególnych ustawodawstwach morskich oraz wynikająca stąd niepewność sytuacji prawnej i kredytowej przedsiębiorstw żeglugowych w żegludze międzynarodowej wywołały potrzebę unormowania zagadnienia przywilejów morskich w drodze konwencji międzynarodowej i ujednostajnienia w ten sposób odnośnych norm prawnych; w szczególności chodziło o ograniczenie liczby przywilejów, ustalenie ich kolejności oraz wyznaczenie dla hipoteki morskiej ściśle określonego miejsca.[94] W tym celu zawarto wspomnianą konwencję z dn. 10. IV. 1926. Konwencja ta zajmuje się zagadnieniem przywilejów morskich głównie od strony materialno-prawnej.

Masa majątkowa, na której ciążą przywileje

Na wstępie konwencja ustala zasadę, że hipoteki, mortgage i inne zastawy na statku morskim, zarejestrowane w rejestrze publicznym przewidzianym w ustawodawstwach krajowych, należy uznać za ważne i obowiązujące (art. 1).

Podczas gdy konwencja z dn. 25. VIII 1924, dotycząca ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, ustala granicę, do której właściciel osobiście odpowiada za niektóre wierzytelności, i przyjmuje jako tę granicę pewne określone masy majątkowe (wartość majątku morskiego właściciela statku względnie kwotę maksymalną od tony pomiarowej), omawiana konwencja z dn. 10. IV. 1926 ustala masę majątkową *(fortune de mer)* właściciela statku, na której ciążą przywileje morskie jako obciążenia rzeczowe. Masa ta składa się według art. 2 i 4 konwencji

1) ze statku,
2) z przewoźnego (frachtu) z tej podróży, podczas której uprzywilejowana wierzytelność powstała,
3) z przynależności statku i przewoźnego *accessoires du navire et du fret)*, powstałych po rozpoczęciu podróży.

Wyraz „*accessoires*“, którym konwencja się posługuje, jest nam już znany z konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Przez „*accessoires du navire et du fret*“ rozumie omawiana konwencja niektóre powstałe po rozpoczęciu podróży wierzytelności, wchodzące w skład majątku morskiego właściciela statku, a mianowicie:

1) odszkodowania, które się należą właścicielowi statku za szkody materialne w substancji statku, dopóki szkody te nie są jeszcze naprawione, oraz za straty na przewoźnym,

2) odszkodowania, które mu się należą z tytułu awarii wspólnej, czy to z tytułu nie naprawionej jeszcze szkody awaryjnej w substancji statku, czy też z tytułu straty na przewoźnym, powstałej wskutek awarii,

3) należne właścicielowi statku wynagrodzenie za oddane do końca podróży usługi ratowania (ocalenia) i pomocy, po odciągnięciu wynagrodzenia należnego kapitanowi i załodze statku.

Do masy majątkowej, na której ciążą przywileje, wlicza się zarówno przewoźne jak i należność za przewóz podróżnych. Jeżeli odpowiedzialność właściciela statku w stosunku do wierzytelności, której służy przywilej, jest ograniczona w myśl zasad konwencji z 25. VIII. 1924 do wartości statku i przewoźnego, wtedy jako wartość przewoźnego lub należności za przejazd podróżnych przyjmuje się ryczałt wynoszący 10% wartości statku na początku podróży, bez względu na to, czy przewoźne lub należność za przejazd podróżnych faktycznie zarobiono, czy nie (art. 4 ust. 3).

Zasada konwencji, że przywilej ciąży na przewoźnym i należności za przejazd, pochodzących tylko z tej podróży, podczas której wierzytelność uprzywilejowana powstała, nie ma zastosowania do wierzytelności kapitana i załogi z tytułu umowy o pracę. Wierzytelności te mają przywilej na całej sumie przewoźnego i należności za przejazd podróżnych, które się należą ze wszystkich podróży, odbytych w czasie trwania tej samej umowy o pracę (art. 4 na końcu).

Nie zalicza się do tzw. akcesoriów (*accessoires*) statku i przewoźnego odszkodowania z tytułu asekuracji statku i przewoźnego jak również premii, subwencyj i innych subsydiów państwowych, przeznaczonych dla statku (art. 4 ust. 3).

Liczba przywilejów, ich kolejność i stosunek do hipoteki morskiej

Art. 2 konwencji ustala 5 grup wierzytelności uprzywilejowanych, zaspakajanych z powyżej wspomnianej masy

majątkowej właściciela statku *(fortune de mer)* w następującej kolejności:

1. koszty sądowe należne państwu oraz wydatki poczynione w interesie wspólnym wierzycieli w celu zachowania statku lub przeprowadzenia sprzedaży i podziału ceny statku, opłaty od tonażu, opłaty za latarnie morskie, opłaty portowe oraz inne opłaty i świadczenia publiczne tego rodzaju; opłaty pilotowe oraz koszty zabezpieczenia i zachowania statku od chwili jego wejścia do ostatniego portu;

2. wierzytelności, wynikające z umowy o pracę, zawartej z kapitanem, załogą i innymi osobami będącymi w służbie na statku;

3. wynagrodzenie za ratowanie i pomoc oraz należności, przypadające od statku z tytułu udziału w pokryciu awarii wspólnej;

4. odszkodowanie z tytułu szkód, powstałych wskutek zderzenia statku i innych wypadków w żegludze, oraz z tytułu uszkodzeń urządzeń portowych, doków i dróg wodnych; odszkodowania z tytułu uszkodzenia ciała lub zdrowia pasażerów i załogi; odszkodowania za utratę lub uszkodzenie ładunku i bagażu;

5. wierzytelności, wynikające z umów i transakcyj, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym na podstawie jego ustawowych pełnomocnictw dla rzeczywistych potrzeb zachowania statku lub kontynuowania podróży, bez względu na to, czy kapitan jest równocześnie właścicielem statku, czy też nie i czy roszczenie jest jego własne, czy dostawców, lub osób przeprowadzających naprawę statku, czy udzielających pożyczki, czy też innych kontrahentów.

Jeżeli chodzi o stosunek zarejestrowanych umownych praw zastawu (hipotek, mortgage itp.) do przywilejów wyliczonych w konwencji (art. 2), to przywileje te mają bezwzględne pierszeństwo. Konwencja przewiduje tylko, że ustawodawstwa krajowe mogą liczbę przywilejów w stosunku do konwencji powiększyć, bez zmiany jednak pierwszeństwa przywilejów w niej wyliczonych i miejsca w niej zarezerwowanego dla hipoteki, mortgage itd., tj. miejsca bezpośrednio po tych przywilejach (art. 3).

Wspomniana powyżej kolejność wierzytelności uprzywilejowanych, ujętych w konwencji w 5 grup, obowiązuje w przypadku, gdy wierzytelności pochodzą z tej samej podróży (art. 5 ust. 1).

Jeżeli zbiegają się wierzytelności tej samej grupy, pochodzące z tej samej podróży, wtedy wierzytelności te uważa

się we wzajemnym stosunku jako równorzędne. Wyjątek stanowią pochodzące z tej s a m e j p o d r ó ż y wierzytelności grup 3 i 5, zaspakajane we wzajemnym stosunku w kolejności, odpowiadającej odwrotnemu porządkowi dat, w których powstały; znaczy to, że późniejsze wierzytelności idą przed wcześniejszymi. Są to: wynagrodzenie za ratowanie i pomoc, należności z tytułu awarii wspólnej oraz wierzytelności wynikające z umów, zawartych przez kapitana statku poza portem ojczystym dla rzeczywistych potrzeb statku na podstawie jego pełnomocnictw ustawowych. Jeżeli obciążona masa majątkowa nie wystarczy na zaspokojenie wierzytelności poszczególnych grup uczestniczą one w jej podziale proporcjonalnie do swej wartości (art. 5 ust. 1 i 2).

W przypadku powstania kilku wierzytelności w związku z tym samym wypadkiem *(un meme événement)*, np. zderzeniem statku, wierzytelności te uważa się za powstałe w tym samym czasie (art. 5 na końcu).

Inaczej kształtuje się kolejność uprzywilejowanych wierzytelności, pochodzących z k i l k u p o d r ó ż y. Pośród takich wierzytelności pierwszeństwo mają te, które pochodzą z ostatniej podróży. Wyjątek zachodzi, gdy zbiegają się wierzytelności z tytułu umowy o pracę kapitana i załogi, pochodzące z kilku podróży. Wtedy bowiem wszystkie roszczenia wynikające z tej samej umowy o pracę, choćby pochodziły z wcześniejszej podróży, są równorzędne z wierzytelnościami z ostatniej podróży (art. 6).

Istnienie przywilejów morskich, które powstają *ipso iure* z chwilą powstania odnośnych wierzytelności, nie jest zależne ani od rejestracji ani od jakiejkolwiek formalności lub specjalnych warunków co do sposobu udowodnienia. Wystarcza zatem zwykły sposób udowodnienia czy to za pomocą dokumentów, czy też przez świadków. Ustawodawstwa krajowe mogą jednak dla niektórych czynności prawnych, z których przywileje powstają, wymagać specjalnych formalności, a mianowicie dla niektórych pożyczek zaciąganych przez kapitana na rzecz statku oraz dla uskuteczniane przez niego sprzedaży ładunku na cele podróży (art. 11).

W przeciwieństwie do przywilejów, które ciążą *ipso iure*, hipoteki na statku powstają, jak już zaznaczono, na podstawie umowy i przez wpis do rejestru okrętowego. W celu zwiększenia jawności kredytu hipotecznego konwencja nakłada na ustawodawstwa krajowe obowiązek ustalenia rodzaju i formy dokumentów, które należy przechowywać na statku, a w których wymienione są obciążenia hipoteczne

Charakterystyczną cechą przywileju morskiego jest to, że ciąży na statku bez względu na to, kto statek posiada, a więc może być realizowany i w stosunku do takiego posiadacza, który nabywając statek w dobrej wierze, nie wiedział o istnieniu przywileju. *(Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe).* Art 8 konwencji, który zawiera odnośne postanowienie, brzmi podobnie jak § 755 ust. 2 khn „*Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar*"). Jeśli zaś chodzi o przewoźne i należność za przejazd podróżnych oraz odszkodowania za straty na tych należnościach, to przywilej ciąży na nich i może być realizowany dotąd, dopóki nie są jeszcze zapłacone lub znajdują się jeszcze w ręku kapitana albo ajenta właściciela statku (art. 10).

Jako termin wygaśnięcia przywilejów przyjmuje konwencja (art. 9) termin 1 roku. Wyjątek stanowi przywilej dla wierzytelności, wynikających z umów zawartych przez kapitana statku poza portem ojczystym na podstawie jego pełnomocnictw ustawowych dla rzeczywistych potrzeb zachowania statku lub kontynuowania podróży (np. dla zaopatrzenia statku); przywilej ten wygasa z upływem 6 miesięcy od czasu powstania wierzytelności.

Ustawodawstwa krajowe mogą poza terminem wygaśnięcia przewidzieć inne przyczyny wygaśnięcia przywilejów; przy tym jednak sprzedaż przedmiotów objętych przywilejami nie może powodować wygaśnięcia przywilejów, jak tylko pod warunkiem, że sprzedaż odbywa się w postępowaniu publicznym, przewidzianym ustawą. Chodzi tu przede wszystkim o przymusową sprzedaż statku. W postępowaniu powyższym powinno się uprzednio zawiadomić o sprzedaży ten urząd. który prowadzi rejestr obciążeń statku (hipotek itp.) (art. 9).

Dla poszczególnych kategoryj przywilejów konwencja ustala (art. 9) moment, kiedy rozpoczyna się termin wygaśnięcia, mianowicie:

1. dla przywileju zabezpieczającego wynagrodzenie za ratowanie i pomoc — dzień, w którym czynności ratownicze ukończono;

2. dla przywileju zabezpieczającego odszkodowanie za zderzenie statku i inne wypadki oraz uszkodzenie ciała lub zdrowia — dzień, w którym szkodę spowodowano;

3. dla przywileju zabezpieczającego szkody lub straty w ładunku lub bagażu — dzień wydania przewiezionych przedmiotów lub dzień, w którym one powinny były być wydane;

4. dla wierzytelności z tytułu napraw i dostaw oraz innych wierzytelności, wynikających z umów zawartych przez kapitana statku poza portem ojczystym dla rzeczywistych potrzeb statku — dzień, w którym wierzytelność powstała.

W innych przypadkach termin wygaśnięcia przywileju biegnie od chwili, gdy wierzytelność, której służy przywilej, stała się wymagalną.

Co do przyczyn, które przerywają bieg terminu wygaśnięcia przywilejów, decyduje według konwencji prawo sądu, wezwanego do rozstrzygnięcia sporu *(lex fori)*.

W praktycznym zastosowaniu termin wygaśnięcia przywileju może okazać się zbyt krótki, zatem i krzywdzący, a mianowicie wtedy, jeżeli statek obciążony przywilejem znajduje się za granicą i realizacja przywileju jest utrudniona. Dla takich przypadków konwencja przewiduje możność przedłużenia terminu przez ustawodawstwa krajowe do lat 3 od chwili powstania wierzytelności (art. 9 na końcu).

Jeżeli chodzi o procedurę realizacji przywilejów, czyli zaspokojenia wierzytelności uprzywilejowanych z majątku morskiego właściciela statku, to całe to zagadnienie odsyła konwencja do krajowych przepisów postępowania procesowego i egzekucyjnego (art. 16). Wytoczenie powództwa i wdrożenie egzekucji z tytułu przywilejów normuje się więc według przepisów krajowych.

Co się tyczy podziału ceny, uzyskanej ze sprzedaży przedmiotów obciążonych przywilejami, konwencja (art. 7) postanawia, iż wierzyciele uprzywilejowani mogą w postępowaniu dotyczącym podziału uzyskanej ceny podawać swoje wierzytelności w pełnej wysokości bez potrąceń, wynikających z zasad ograniczenia[95] odpowiedzialności właściciela statku, jednak kwoty z podziału, które faktycznie otrzymują, nie mogą łącznie przekraczać sumy, która się według tych zasad od właściciela statku należy.

Zakres rzeczowy działania konwencji

Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy działania postanowień konwencji, to mają one zastosowanie do statków eksploatowanych nie tylko przez właściciela, ale także przez armatora nie będącego właścicielem i przez czarterer'a (czarterującego),

eksploatującego statek;[96] natomiast nie mają zastosowania, gdy właściciel stracił posiadanie statku wskutek czynu niedozwolonego innej osoby i wierzyciel nie jest w dobrej wierze (art. 13). Nielegalna więc eksploatacja statku nie stwarza przywileju po stronie wierzyciela, będącego w złej wierze.

Konwencja dotyczy tylko morskich statków handlowych, a nie dotyczy statków wojennych i statków używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 14 i 15).

Zastrzeżenia w protokóle podpisania konwencji

Podobnie jak konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków, również i omawiana konwencja zawiera w końcowym protokóle „rezerwę" dla państw umawiających się, czyli zastrzega dla nich możność wprowadzenia pewnych odchyleń od postanowień konwencji, mianowicie zezwala na:

1. wprowadzenie między należnościami, wymienionymi w p. 1 art. 2 konwencji (należności państwowe, opłaty portowe, sądowe, pilotowe itd.) takiej kolejności, któraby zabezpieczyła interes skarbu państwa;

2. przyznanie administracji portów, doków, latarń morskich i dróg, która przeprowadziła wydobycie wraku i innych zatopionych i przeszkadzających w żegludze przedmiotów albo, której należą się opłaty portowe lub odszkodowanie za szkody wywołane z winy statku prawa — w razie niezapłacenia należności — do zatrzymania statku, wraku i innych przedmiotów, sprzedania ich oraz pokrycia należności z ceny, uzyskanej ze sprzedaży, i to przed innymi wierzytelnościami (a więc także uprzywilejowanymi według konwencji).

3. ustalenie kolejności wierzytelności za szkody, wyrządzone urządzeniom (ouvrages d'art) według innych zasad kolejności aniżeli zasady przyjęte w konwencji, a mianowicie niezależnie od tego, czy te wierzytelności powstały w czasie wcześniejszej, późniejszej, czy tej samej podróży albo też, czy wynikły z tego samego wypadku, co inne wierzytelności (art. 5 i 6 konwencji).

Protokół podpisania zaznacza także, że postanowienia konwencji w niczym nie naruszają postanowień ustawodawstw krajowych co do przywilejów przyznanych publicznym zakładom ubezpieczeń z tytułu należności za ubezpieczenie załogi statku.

Stosunek do konwencji z 25. VIII. 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich

Powyżej omówiono główne postanowienia konwencji o przywilejach i hipotekach morskich. Konwencja traktuje prawie że wyłącznie o przywilejach, ograniczając się, jeżeli chodzi o hipoteki, głównie do określenia ich stosunku do przywilejów. Zagadnienie przywilejów, o ile chodzi o materialnoprawną stronę zagadnienia, jest unormowane w konwencji dość szczegółowo.

Zaznaczyć należy, że przypadki ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego (konwencja z 25. VIII. 1924) nie pokrywają się z przypadkami przywilejów na jego majątku morskim. Istnieją bowiem wierzytelności z przywilejem, dla których konwencja z 25. VIII. 1924 nie przewiduje ograniczenia odpowiedzialności, np. należności z tytułu opłat portowych oraz roszczenia kapitana i załogi z tytułu umowy o pracę na statku. Są także wierzytelności z przywilejem, za które właściciel statku odpowiada w sposób ograniczony, np. za stratę i uszkodzenie ładunku oraz zderzenie i za wynagrodzenie z tytułu udzielenia ratunku i pomocy art. 1, 2 konwencji z 25. VIII. 1924 (art. 2 p. 1, 2, 3, 4 omawianej konwencji).

Ustalenie w konwencji liczby przywilejów morskich, ich kolejności i stosunku do hipotek morskich jest dla żeglugi morskiej niewątpliwie korzystne, gdyż stwarza w ważnej dziedzinie przywilejów morskich jednolitość zasadniczych norm, na które armatorzy mogą się powoływać.

KONWENCJA
o immunitetach statków państwowych
z dn. 10. IV. 1926

Uwagi ogólne

Konwencja Brukselska z dn. 10. IV. 1926 o immunitetach statków państwowych łączy się z zagadnieniem odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Intencją tej konwencji jest ustalenie zasady, że statki państwowe, eksploatowane w celach handlowych oraz ładunki i pasażerowie przewożeni na takich statkach muszą podlegać w zakresie eksploatacji statku oraz przewozu ogólnym normom prawa cywilnego i handlowego, tak jak prywatne statki handlowe oraz ładunki i osoby przewożone na nich. okręty wojenne natomiast oraz inne statki państwowe, przeznaczone dla celów rządowych, powinny być wyjęte w zakresie swego przeznaczenia spod działania tych norm. W pierwszej linii chodziło autorom konwencji o wyraźne ustalenie sytuacji prawnej państwowych statków handlowych, w stosunku do których dochodzenie pretensyj z tytułu eksploatacji i przewozu oraz przeprowadzenie egzekucji nastręczały i nastręczają trudności w praktyce, czy to wskutek przepisów ustawodawstw krajowych, czy też w związku z obowiązującą między państwami kurtuazją międzynarodową, która nie jest skłonna do wszczynania kroków sądowych przeciwko państwom.[97]

W dziedzinie odpowiedzialności armatora Konwencja Brukselska z dn. 25. VIII. 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich ustala szereg zasadniczych norm, wprowadzając system odpowiedzialności ograniczonej do wartości statku wraz z przynależnościami oraz przewoźnego należnego z danej podróży. Spod działania konwencji postanowienie art. 13 konwencji usuwa okręty wojenne i inne statki używane wyłącznie dla celów rządowych (*à un service public*). Późniejsza jednak konwencja z dn. 10. IV. 1926 o immunitetach statków państwowych, uzupełniona do-

datkowym protokółem z dn. 24 maja 1934 r. *Dz. U. R. P.* nr 2 z r. 1937, poz. 17, 18), zmienia to postanowienie, przewidując szereg przypadków odpowiedzialności takich statków i możność ograniczenia ich odpowiedzialności w myśl zasad konwencji z dn. 25. VIII. 1924. O tych przypadkach będzie mowa poniżej.

Zrównanie pod względem odpowiedzialności państwowych statków handlowych z prywatnymi statkami handlowymi

Konwencja o immunitetach statków państwowych wychodzi w art. 1 z tego założenia, że statki morskie należące do państwa lub przez nie eksploatowane, ładunki należące do państwa, oraz ładunki i pasażerowie przewożeni na takich statkach, należy traktować na równi ze statkami i ładunkami prywatnymi oraz pasażerami na statkach prywatnych w zakresie odpowiedzialności za pretensje wynikające z eksploatacji handlowej statku, zwłaszcza z przewozu ładunków i pasażerów (art. 1). Innymi słowy państwo występujące jako armator oraz jego interesanci (właściciele ładunku itd) podlegają, o ile chodzi o eksploatacje statku i przewóz, tym samym ogólnym zasadom odpowiedzialności, co prywatny armator i jego interesanci. Zasadę równości państwa będącego armatorem i armatora prywatnego oraz ich interesantów z punktu widzenia prawnego wypowiada konwencja nie tylko pod względem materialno-prawnym, ale także pod względem prawa formalnego, a mianowicie, gdy chodzi o właściwość sądów i postępowanie procesowe oraz egzekucję (art. 2). Morskie statki handlowe, należące do państwa lub przez nie eksploatowane oraz ładunki na takich statkach jakoteż ich właściciele mogą zatem podlegać odpowiedzialności z tytułu eksploatacji handlowej statku i przewozu na ogólnych zasadach prawa cywilnego i handlowego, a w szczególności morskiego prawa handlowego; statki takie i ładunki mogą być przedmiotem zajęcia i egzekucji, przy czym stosuje się w tych przypadkach to samo prawo materialne oraz postępowanie procesowe i egzekucyjne, co do prywatnych statków i ładunków. Widzimy z tego, że pod względem praw i obowiązków, wynikających z eksploatacji handlowej morskiego statku handlowego i przewozu, konwencja zrównała całkowicie sytuację prawną państwa-armatora i jego interesantów z sytuacją prawną armatora prywatnego wraz z jego interesantami. Niewątpliwie jest to

słuszny punkt widzenia, zwłaszcza w obecnych czasach, gdy państwo z braku kapitału prywatnego i nierentowności żeglugi często samo występuje w roli przedsiębiorcy żeglugowego, czyli przewoźnika morskiego. Z jakiej racji miałoby państwo jako armator ponosić przy eksploatacji statku handlowego mniejszą odpowiedzialność niż armator prywatny? Nie byłoby to ani gospodarczo, ani prawnie uzasadnione. Czynności handlowe obu są przecież identyczne.

Immunitet okrętów wojennych i innych statków używanych wyłącznie w celach rządowych

Według konwencji normom prywatno-prawnym, które się stosuje do eksploatacji statków handlowych bądź prywatnych, bądź państwowych, zasadniczo nie podlegają okręty wojenne, jachty państwowe, statki strażnicze, statki szpitalne, statki pomocnicze, statki dla zaopatrywania i inne statki, należące do państwa lub przez nie „eksploatowane" i przeznaczone w chwili powstania wierzytelności wyłącznie dla celów rządowych *(à un service gouvernemental)* [98], a nie dla celów handlowych (art. 3 § 1). Jest to całkiem zrozumiałe, bo to nie są statki handlowe. Jeżeli więc statek, należący do powyższych kategorii statków i stanowiący własność państwa lub eksploatowany przez państwo *(exploité par l' Etat)*, jest przeznaczony *(affecté)* wyłącznie dla celów rządowych, wtedy państwo, z tytułu używania go w tych celach, nie ponosi odpowiedzialności materialnej, jaka istnieje przy eksploatacji statków handlowych. Dla uniknięcia wątpliwości co do określenia *„batiment exploité par l'Etat"* wyjaśnia protokół dodatkowy do konwencji w p. 1, że do takich statków należy zaliczać statki najęte przez państwo bądź na czas, bądź na podróż [99]. W konsekwencji więc okręty wojenne oraz inne statki, stanowiące własność państwa lub najęte przez nie i przeznaczone wyłącznie dla celów rządowych, nie mogą być pociągnięte do odpowiedzialności tak, jak statki handlowe, a tym samym nie mogą być przedmiotem ani zajęcia, ani zatrzymania drogą zarządzenia sądu ani też egzekucji.

Jednakże konwencja przewiduje wyjątki od immunitetu okrętów wojennych i innych statków, będących własnością państwa lub eksploatowanych przez nie i przeznaczonych wyłącznie dla celów rządowych. Są to wyjątki, podyktowane względami słuszności. Mianowicie statki takie, względnie państwo jako ich właściciel, mogą być pociągnięte do odpo-

wiedzialności na zasadach prawa cywilnego i morskiego w przypadkach roszczeń z tytułu:

1. zderzenia statków i innych wypadków nawigacyjnych, tj. będących w związku z żeglugą statku (np. uszkodzenia przez statek znaków nawigacyjnych, nabrzeży portowych itp.), a spowodowanych winą statku;

2. udzielenia pomocy i ratunku oraz awarii wspólnej;

3. umów o naprawę i zaopatrzenie statku.

Wszystkich tych roszczeń można dochodzić przed właściwymi sądami państwa, będącego właścicielem statku lub eksploatującego statek i ewentualnie uzyskać tytuł wykonawczy (art. 3 § 1). Zwyciężyła tu ogólna zasada słuszności, jeżeli chodzi o odpowiedzialność statku w tych przypadkach. W procesie o takie roszczenie (p. 1—3) państwo ma te same środki obrony, materialno-prawne i procesowe, które służą właścicielowi statku prywatnego według norm obowiązujących (art. 4). W szczególności państwo może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności w myśl zasad, przyjętych w konwencji z dn. 25. VIII. 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, czyli na ograniczenie odpowiedzialności zasadniczo do wartości statku z przynależnościami bez przewoźnego, gdyż przewoźne nie wchodzi w grę przy okrętach wojennych i innych statkach, używanych wyłącznie w celach rządowych[100]. Gdyby, jak mówi art. 4 omawianej konwencji, wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwach poszczególnych krajów nastręczały się pewne trudności przy korzystaniu przez okręty wojenne i inne państwowe statki, używane w celach wyłącznie rządowych, z ogólnych środków obrony, które daje prawo, oraz z przedawnienia i ograniczenia odpowiedzialności, wtedy, w celu usunięcia tych trudności, zostanie zawarta specjalna konwencja. Takie bowiem trudności mogą istnieć. Jeżeli np. chodzi o ograniczenie odpowiedzialności tego rodzaju statków w myśl zasad wspomnianej konwencji z dn. 25. VIII. 1924, to może być wątpliwe, według jakich reguł ma być mierzona pojemność (tonaż) takiego statku, miarodajna dla określenia sumy odpowiedzialności, do jakiej statek odpowiada (art. 1 ust. 2, art. 11 konwencji z dn. 25. VIII. 1924). Przy takich statkach może być uzasadniony inny sposób mierzenia niż ten, który jest praktykowany przy statkach handlowych.

Szczególnie realizacja zasady ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (do wartości statku z przynależnościami i przewoźnego z danej podróży) przyjętej

w konwencji z dn. 25. VIII. 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, może napotkać u nas, jak i w innych krajach, na trudności proceduralne wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwie, które by mogły mieć zastosowanie do okrętów wojennych i innych statków państwowych, używanych wyłącznie w celach rządowych. Problemat ten. w szczególności. o ile chodzi o procedurę podziału sumy, do jakiej odpowiedzialność się ogranicza, istnieje przy dzisiejszym stanie naszego ustawodawstwa także w odniesieniu do morskich statków handlowych i wymaga specjalnego uregulowania drogą ustawy. Będzie go musiało rozwiązać przyszłe polskie prawo morskie

Immunitet ładunków państwowych

Taką samą sytuację prawną pod względem prawa materialnego i procesowego, jak okręty wojenne i inne statki używane przez państwo wyłącznie w celach rządowych, posiadają według omawianej konwencji o immunitetach statków państwowych — o ile chodzi o odpowiedzialność — również i ładunki należące do państwa i przewożone na pokładzie takich okrętów i statków. Charakter bowiem statku i ładunku znajdującego się na statku, jest tu ten sam, mianowicie państwowy (art. 3 § 2). Ładunkowi przysługuje ten sam immunitet z tymi samymi wyjątkami.

W podobnej sytuacji prawnej znajdują się według konwencji (art. 3 § 3) ładunki, należące do państwa a przewożone na prywatnych statkach handlowych w celach rządowych. Ładunki takie zasadniczo również nie podlegają zajęciu i egzekucji. Jednakże w stosunku do nich względnie do ich właściciela, tj. państwa, konwencja dopuszcza skargi oparte na zasadach prawa cywilnego i handlowego morskiego, gdy chodzi o roszczenia z tytułu zderzenia statków i innych wypadków nawigacyjnych, z tytułu udzielenia pomocy i ratunku oraz awarii wspólnej jako też z tytułu umów dotyczących samego ładunku (np. umowy przewozu ładunku państwowego na statku prywatnym). Właściwość sądu do rozstrzygania takich roszczeń normuje się w tych przypadkach na tych samych zasadach, jak w analogicznych przypadkach przy ładunkach prywatnych na statkach prywatnych (art. 3 § 3, art. 2).

Dowód własności statku i ładunku

Celem ułatwienia przeprowadzenia dowodu co do charakteru statku i ładunku rządowego, art. 5 konwencji postanawia,

że wystarcza zaświadczenie, stwierdzające charakter statku lub ładunku, podpisane przez przedstawiciela dyplomatycznego państwa, do którego statek lub ładunek należą, na to aby uzyskać uchylenie sądownie nakazanego zajęcia lub zatrzymania (art. 5).

W konwencji jest przewidziana możność zabezpieczenia tajemnicy państwowej, mianowicie na wypadek, jeżeli w ewentualnym postępowaniu sądowym dowody i dokumenty nie mogą być przedstawione bez narażenia interesów państwa; wtedy rząd danego państwa będzie miał prawo odmówić przedstawienia dowodów i dokumentów, powołując się na ochronę interesów państwowych (p. VI dodatkowego protokółu).

Na wypadek wojny art. 7 konwencji przewiduje możność zawieszenia stosowania konwencji przez każde z państw kontraktujących w tym sensie, że w żadnym przypadku statki, należące do państwa lub przez nie eksploatowane (w szczególności statki handlowe), ani też ładunki, należące do państwa nie mogą być zajęte zarządzeniami sądów obcych. Jednakże wierzyciel będzie miał prawo wytoczyć skargę przed sądem właściwym według powyżej wspomnianych zasad właściwości sądowej, zależnie od charakteru statku lub ładunku, a mianowicie zależnie od tego, czy chodzi o statek handlowy, czy o okręt wojenny i inny statek państwowy przeznaczony dla celów rządowych, czy też o ładunek na takich statkach.[101] Zawieszenie konwencji następuje drogą notyfikacji innym państwom (art. 7). Innymi słowy, na wypadek wojny państwo może sobie zastrzec, że własne statki i ładunki nie mogą być zajęte zarządzeniem innych sądów jak tylko własnych.

Postanowienia konwencji nie mogą na wypadek wojny naruszać praw i obowiązków wynikających z neutralności, np. prawa zatrzymania statku państwa wojującego, które narusza prawo neutralności przez bezprawne przebywanie w porcie neutralnym (art. 8).

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dn. 25. VIII. 1924

Uwagi ogólne.

Już w drugiej połowie XIX wieku zastanawiano się na międzynarodowych konferencjach prawniczych nad tym, jakby stworzyć jednolity pod względem treści typ konosamentu. Inicjatywa w tym kierunku szła najpierw od strony *International Law Association.* Zdawano sobie sprawę z tego, że konosament jako dokument stwierdzający przyjęcie ładunku do przewozu i zawierający zobowiązanie do wydania ładunku ze statku, jest najważniejszym dokumentem w obrocie morskim o charakterze papieru wartościowego i towarowego, będącego w obiegu. Charakter papieru obiegowego szczególnie uwydatnia się w często wystawianym konosamencie na zlecenie, odstępowanym jak weksel przez indos, i w rzadko używanym konosamencie na okaziciela, zbywanym bez wszelkich formalności przez proste wręczenie. Również zdawano sobie sprawę z tego, że konosament posiada charakter papieru tradycyjnego[102], tj. dokumentu, którego oddanie w posiadanie wywołuje te same skutki prawne, co oddanie w posiadanie samego ładunku, na który on jest wystawiony; jest to więc papier, który reprezentuje sam ładunek (towar), będący w drodze (papier towarowy), i że w konsekwencji zbycie lub zastaw takiego papieru pociąga za sobą automatycznie zbycie lub zastaw samego ładunku (towaru), którego papier dotyczy. Z tych istotnych cech konosamentu wyciągano logiczny wniosek, że dokument ten powinien — w interesie bezpieczeństwa międzynarodowego obrotu towarowego — posiadać r e a l n ą wartość, na której można by bezpiecznie oprzeć zaufanie nabywcy i kredyt posiadacza dokumentu. Praktyka konosamentowa jednak pod wpływem zwyczajów angielskich i w myśl zasady swobody zawierania umów szła

w kierunku całkiem dowolnego układania treści konosamentu, zwłaszcza umieszczania w konosamencie klauzul zwalniających przewoźnika od jakiejkolwiek odpowiedzialności za przewożony ładunek i tym samym pozbawiających realnej wartości zawarte w konosamencie zobowiązanie do wydania ładunku w należytym stanie w miejscu przeznaczenia. Skuteczność prawna takich klauzul mogła być kwestionowana tylko wtedy, gdy przewoźnik działał umyślnie na szkodę osób uprawnionych do ładunku, a więc, gdy zachodziła zła wola po jego stronie i tym samym działanie jego było sprzeczne z dobrymi obyczajami. Wobec tego, iż przy istnieniu wspomnianych klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za ładunek (ang. *exemption clauses,* franc. *clauses de non responsabilitė,* niem. *Freizeichnungsklauseln),* posiadacz (nabywca) konosamentu nie mógł mieć pewności, że ładunek otrzyma w takim stanie, w jakim został załadowany na statek, i często był pozbawiony prawa regresu do przewoźnika w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie przewozu, dążenie do ujednostajnienia istotnych postanowień konosamentu, czyli do stworzenia jednolitego typu konosamentu było całkiem naturalne i słuszne. Chodziło przede wszystkim o ochronę osób trzecich nabywających prawa z konosamentu. Taką osobą może być często bank, udzielający kredytu pod zastaw konosamentu.

Przeciwko dowolnemu umieszczaniu w konosamencie klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za utratę i uszkodzenia ładunku, zwróciła się najpierw amerykańska ustawa z dn. 13. II. 1893, tzw. *Harter Act,* zabraniając przewoźnikowi umieszczania takich klauzul. Nie chcąc jednak traktować problemu odpowiedzialności przewoźnika jednostronnie w interesie wysyłającego lub odbiorcy ładunku, ustawa ta nie mogła pominąć sytuacji przewoźnika morskiego, w szczególności jego ryzyka, i musiała ochronie wysyłającego i odbiorcy przeciwstawić ochronę przewoźnika, czyli stworzyć równowagę obustronnych interesów w przewozie. Tym się tłumaczy postanowienie *Harter Act,* że armator zwolniony jest od odpowiedzialności za szkody w ładunku, wynikające z przewinień i błędów popełnionych przez kapitana i załogę na statku *„in navigation or the management“,* jeżeli sam zastosował przed wyjazdem i przy rozpoczęciu podróży statku należytą staranność armatora *(due diligence),* o ile chodzi o uczynienie statku zdatnym do podróży morskiej, wyposażenie go oraz obsadzenie kierownikiem i załogą. *„Navigation“* oznacza tu kierownictwo techniczno-żeglugowe, czyli nau-

tyczne statku, tj. kierownictwo odnoszące się do ruchu statku *(commandement nautique);* uchybienia w kierownictwie nautycznym są uchybieniami nautycznymi w ścisłym znaczeniu, np. błędny kierunek podróży, wadliwe manewrowanie statkiem lub nieprawidłowa sygnalizacja. Niewątpliwie są to uchybienia, sprzeczne z prawidłową techniczno-żeglugową obsługą statku. Uchybienia zaś popełnione *„in the management“* są to uchybienia, co prawda także sprzeczne z prawidłową techniczno-żeglugową obsługą statku, ale poza nautycznym kierownictwem statku, a mianowicie uchybienia techniczno-żeglugowe w utrzymywaniu samego statku, np. utrzymanie instalacyj wodociągowych, aparatów i maszyn statku w wadliwym stanie oraz spodu jego kadłuba w stanie nieszczelności. Obie kategorie uchybień (winy) są natury nautycznej *(fautes nautiques, nautisches Verschulden),* gdyż są sprzeczne z prawidłową techniką żeglugową statku [103]. Według *Harter Act* przewoźnik zawsze wolny jest od odpowiedzialności za szkody wynikłe z uchybień nautycznych kapitana i załogi, jeżeli udowodni, że przed wyjazdem statku zastosował należytą staranność, o ile chodzi o przygotowanie statku i jego pomieszczeń do podróży. Przeciwstawieniem wspomnianych uchybień nautycznych są uchybienia, odnoszące się do eksploatacji handlowej statku, w szczególności uchybienia popełnione przez kapitana lub załogę przy załadowaniu, umieszczaniu, przechowywaniu i wyładowywaniu ładunku ze statku (franc. *fautes commerciales,* niem. *kommerzielles Verschulden).* Zwolnienie się przewoźnika za pomocą klauzuli w konosamencie od odpowiedzialności za tego rodzaju uchybienia kapitana i załogi jest według *Harter Act* zabronione pod rygorem nieważności klauzuli. Zakaz ten odnosi się w szczególności do tzw. *„negligence-clause“*, która w swej ogólnej formule przewiduje zwolnienie od wszystkich szkód powstałych z winy kapitana, załogi i innych osób pomocniczych armatora.[104] Pojęcia *„navigation“* i *„management“* przeszły do konwencji o konosamencie.

Stanowczym krokiem naprzód ku ujednostajnieniu zasad konosamentu były słynne Reguły Haskie z r. 1921, ułożone pod wpływem *Harter Act* na konferencji *International Law Association* w Hadze w r. 1921 ze współudziałem związków armatorów i ekspedytorów morskich, towarzystw ubezpieczeń oraz banków. Były one wyrazem pogodzenia sprzecznych interesów armatorów i ekspedytorów morskich i stanowiły pewien typ konosamentu, zalecany do zastosowania w obrocie morskim. Stosowanie ich było jednak zależne od

woli stron[105] i ten ich charakter fakultatywny nie rozwiązywał tak ważnego dla międzynarodowej żeglugi problemu ujednostajnienia w sposób wiążący zasad konosamentu. Problem ten mógł być rozwiązany jedynie drogą konwencji międzynarodowej. Dopiero zwołana w Brukseli w październiku 1922 r. Konferencja Dyplomatyczna (dotycząca prawa morskiego) opracowała projekt konwencji międzynarodowej, przyjmując prawie bez zmian Reguły Haskie za podstawę konwencji. Konwencja ta poddaje przewóz, uskuteczniany na podstawie konosamentu, normom wiążącym *(régime obligatoire),* w szczególności, o ile chodzi o odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku przyjętego do przewozu. Podpisano konwencję w Brukseli dwa lata później, dn. 25 sierpnia 1924 r.

Konwencja o konosamencie wychodzi z ogólnej zasady prawa, przyjętej także w art. 623 naszego kodeksu handlowego, że przewoźnik, który podejmuje się przewozu przesyłki, odpowiada za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia przesyłki w czasie przewozu, chyba że udowodni, iż nie mógł zapobiec szkodzie. mimo zachowania należytej staranności. Zasada, według której ciężar dowodu na zastosowanie tej staranności (obowiązek ekskulpacji) spoczywa na przewoźniku, jest w konwencji konsekwentnie przeprowadzona. Jak zobaczymy poniżej, konwencja ma w ogóle tendencję do przerzucania ciężaru dowodu na przewoźnika.

Przewodnia myśl konwencji została na Konferencji Dyplomatycznej sformułowana, jak następuje: „*Cette législation nous ramène, en realité, purement et simplement à ce qui a toujours été le droit commun en matière de responsabilité dans tous les pays du monde depuis le droit romain. Celui qui se charge de transporter une marchandise est le débiteur d'un corps certain: il doit justifier qu'il a payé sa dette, et, par conséquent, délivrer la marchandise dans les memes termes ou il l'a reçu. S'il la délivre en mauvais état, il est présumé responsable, puisqu'il ne se décharge pas de son obli gation, mais il lui appartient de prouver que c'est par des raisons de force majeure qu'il ne le fait pas. Le projet de convention ne fait autre chose que rétablir cette règle, mais il la rend d'ordre public*". Tymi słowy pomiędzy innymi uzasadniał projekt konwencji Louis Franck, prezydent *Comité Maritime International,* przewodniczący Konferencji Dyplomatycznej[106]. Intencją konwencji jest, aby powyższej ogólnej zasadzie prawa nadać charakter normy wiążącej i przeciwstawić się w ten sposób ogólnie stosowanej praktyce zwal-

niania się za pomocą klauzul od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek. Należy zauważyć, że konwencja nie dąży do pełnego unormowania całokształtu przewozu morskiego; reguluje ona tylko fragment przewozu, mianowicie w przypadku wystawienia konosamentu, i to głównie, o ile chodzi o zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika. Poddając jego odpowiedzialność ustawowej reglamentacji wiążącej *(régime légal obligatoire)*, konwencja stwarza dla niego pewien system odpowiedzialności i przez to skutecznie ujednostajnia istotną treść konosamentu; tym sposobem uniemożliwia też na przyszłość w znacznym stopniu, w dziedzinie odpowiedzialności przewoźnika konflikty ustawodawstw morskich poszczególnych państw, tak szkodliwe dla obrotu morskiego.

Czytając konwencję, nie można uniknąć ujemnego wrażenia, które wywołuje redakcja konwencji. Główna treść konwencji jest ujęta w pierwszych artykułach, które nacechowane są długością i kazuistyką i zawierają tuż obok zasadniczych norm mniej istotne postanowienia, przy czym poszczególne ustępy nie zawsze są myślowo należycie powiązane. Ta wadliwość ujęcia konwencji powstała stąd, że jej twórcy oparli się zupełnie na redakcji Reguł Haskich z r. 1921. które były pomyślane jako wzór konosamentu i redagowane pod wpływem anglo-amerykańskiej kazuistycznej metody kodyfikacyjnej. Zredagowana według Reguł Haskich konwencja przyjęła w pierwszych artykułach formę raczej konosamentu, a nie konwencji międzynarodowej, ujętej w syntetyczną całość pod względem treści i redakcji. Dla czytelnika konwencji nie łatwo jest zorientować się od razu w kazuistyce postanowień pierwszych artykułów i wydedukować z nich zasadnicze myśli konwencji. Konwencja jednak z punktu widzenia unifikacji prawa morskiego posiada wielkie walory.

Zakres działania i główne pojęcia konwencji (art. 1, 5, 6, 7, 10)

Reglamentacja przewozu ładunku na statku morskim przewidziana w konwencji, dotyczy wyłącznie przewozu ładunku, na który wystawiono konosament (imienny, na zlecenie, na okaziciela), albo inny podobny dokument, dający tytuł do żądania przewozu ładunku na statku morskim i dostarczenia go do portu przeznaczenia *(any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea)*; chodzi więc o wystawienie papieru obiegowego, który

zastępuje prawnie sam ładunek. Postanowienia omawianej konwencji obejmują przewóz tylko od chwili załadowania ładunku na statek aż do chwili wyładowania ładunku ze statku. Jeżeli zaś wystawiono na przewóz ładunku czarterpartię i na jej podstawie został wydany *(are issued)* konosament lub podobny dokument, to przewóz odnośnego ładunku podlega postanowieniom konwencji od chwili wydania takiego dokumentu (art. 1 lit. b, art. 5 ust. 2).

W rozumieniu konwencji przewoźnik (ang. *carrier*. franc. *transporteur*, niem. *Verfrachter)* jest to osoba, która się podejmuje przewozu ładunku na statku morskim, zawierając umowę przewozu, a więc albo armator będący właścicielem statku, albo armator nie będący właścicielem statku a eksploatujący statek na własny rachunek na podstawie umowy najmu, albo też ten, kto od właściciela zafrachtowuje (czarteruje) statek, celem zawierania we własnym imieniu umów przewozowych i dokonywania przewozu ładunków (art. 1 lit. a).

Konwencji podlegają wszystkie ładunki z wyjątkiem zwierząt żyjących i ładunku, który według umowy stron przewożony jest na górnym pokładzie statku (art. 1 lit. c). Ładunek górnego pokładu wyjęto spod działania konwencji dlatego, że ładunek taki narażony jest na wyjątkowe niebezpieczeństwa, szczególnie atmosferyczne, i nie może podlegać ogólnym normom odnoszącym się do przewozu ładunku. Konwencja obejmuje przewóz zwykłego ładunku przewożonego w normalnej komunikacji *(ordinary commercial shipment, ordinary course of trade).* Jeżeli zaś chodzi o przewóz ładunku wyjątkowego co do rodzaju lub stanu i w wyjątkowych okolicznościach, które uzasadniają zawarcie umowy przewozu na specjalnych warunkach [107] (art. 6), postanowienia konwencji o charakterze wiążącym nie obowiązują w stosunku do przewozu danego ładunku i odnośna umowa, odbiegająca od tych postanowień, jest skuteczna, pod warunkiem jednak, że 1) umowa nie może się sprzeciwiać porządkowi publicznemu *(public policy),* 2) nie zostanie wystawiony konosament, a warunki umowy zostaną wpisane do zwykłego pokwitowania *(receipt),* nie mającego charakteru papieru zbywalnego w obrocie handlowym *(a not negotiable document and shall be marked as such).* Przewóz więc powinien odbywać się w tym przypadku bez spisania konosamentu lub podobnego dokumentu zbywalnego (ang. *negotiable,* franc. *négociable).*

Konwencja zgodnie z Regułami Haskimi poddaje reglamentacji przewóz ładunku od chwili załadowania na statek do chwili wyładowania ze statku i nie uwzględnia początko-

wego okresu trwania umowy przewozu przed załadowaniem, począwszy od przyjęcia ładunku do przewozu, oraz końcowego okresu od wyładowania ładunku do chwili jego wydania do rąk odbiorcy (art. 7, art. 1 lit. e). Chodzi tu o pominięcie krótkich okresów, gdy ładunek znajduje się w magazynie linii okrętowej lub innym magazynie przed załadowaniem na statek, albo po wyładowaniu ze statku. Od ustawodawstw krajowych zależeć będzie decyzja, czy zasady konwencji należy rozciągnąć na powyższe okresy umowy przewozu, czy też nie. Niewątpliwie cały przewóz morski we wszystkich swych faktycznych fazach powinien podlegać tym samym normom prawnym, gdyż przewóz ładunku we wszystkich fazach stanowi pewną całość czynności przewozowej. Wymaga tego bezpieczeństwo prawne obrotu. Da się to osiągnąć bez trudności przy wprowadzeniu zasad konwencji do ustawodawstwa krajowego przez objęcie tymi zasadami całego okresu trwania umowy przewozu.

Postanowieniom konwencji nie podlegają klauzule konosamentu dotyczące awarii wspólnej (art. 5 ust. 2).

Zasady odpowiedzialności przewoźnika. Obowiązki, od których przewoźnik nie może się uwolnić

Konwencja przywraca w odniesieniu do przewoźnika ogólną zasadę prawa cywilnego, że osoba, która z winy własnej lub winy osób, którymi się posługuje, spowodowała szkodę, powinna odpowiadać za wywołaną szkodę osobiście, czyli nieograniczenie; przywraca więc zasadę, która w praktyce przez dowolne zwalnianie się w konosamencie za pomocą odpowiednich klauzul od odpowiedzialności za ładunek straciła swe znaczenie. Konwencja z jednej strony nakłada na przewoźnika szereg zasadniczych obowiązków przy wykonywaniu przewozu ładunku, zabraniając mu zwalniania się od tych obowiązków w drodze klauzul pod rygorem bezskuteczności klauzul (art. 3 § 8), a z drugiej strony łagodzi jego odpowiedzialność, postanawiając w interesie przewoźnika a na niekorzyść uprawnionych do ładunku, że nie odpowiada on za szereg zjawisk i okoliczności, powodujących szkodę w ładunku (art. 4 § 2).

Konwencja czyni różnicę między obowiązkami przewoźnika względem ładunku i względem samego statku. Jeżeli chodzi o sam statek, to przewoźnik obowiązany jest przed podjęciem podróży i przy jej rozpoczęciu *(before and at the*

beginning of the voyage) stosować należytą staranność *(due diligence),* aby statek uczynić zdatnym do podróży (ang. *seaworthy,* niem. *seetüchtig),* należycie go wyposażyć, zaprowiantować i obsadzić załogą oraz przygotować pomieszczenia statku do załadowania, zachowania i przewiezienia ładunku[108] (art. 3 § 1). Jest to norma wiążąca. Jeżeli przewoźnik, jak mówi art. 4 § 1, art. 3 § 1, przed i przy rozpoczęciu podróży zastosował taką staranność, nie odpowiada za szkody i straty w ładunku, wynikłe z niezdatności statku do żeglugi[109], przy czym ciężar dowodu na zastosowanie należytej staranności na początku podróży czyli obowiązek takiej ekskulpacji spoczywa według konwencji na przewoźniku[110]. Przerzucenie tego ciężaru dowodu na osobę poszkodowaną w ładunku byłoby niesłuszne, gdyż praktycznie rzecz biorąc, oznaczałoby wprost uniemożliwienie udowodnienia winy przez poszkodowanego, który na statku nie przebywał i nie znał stanu statku w chwili rozpoczęcia podróży. Obarczenie zatem przewoźnika w sposób wiążący ciężarem dowodu na zastosowanie przez niego należytej staranności względem statku przy rozpoczęciu podróży jest wyrazem zasady słuszności, którą się konwencja kieruje. Przy przeprowadzeniu przez przewoźnika dowodu zdatności statku do wyruszenia w podróż, w praktyce, jeżeli chodzi o sam statek, wystarczy z reguły przedłożenie przez przewoźnika dokumentów stwierdzających zdatność statku do żeglugi, np. świadectwo bezpieczeństwa, wystawione przez właściwą władzę inspekcyjną lub towarzystwo klasyfikacyjne (np. *Bureau Veritas* albo *Lloyd's Register of Shipping).*

Większej staranności niż należytej, czyli zwykłej *(due)* wymaga konwencja w stosunku do samego przewożonego ładunku, a mianowicie wymaga, aby przewoźnik w sposób odpowiedni i troskliwy *(properly and carefully)* obchodził się z ładunkiem przy ładowaniu, manipulowaniu, umieszczaniu na statku, w czasie przewozu, oraz przy dozorze i wyładowaniu ze statku. Jest to norma wiążąca.

Po przyjęciu ładunku do przewozu przewoźnik jest obowiązany osobiście lub przez kapitana statku albo przez swego ajenta wydać na żądanie załadowcy konosament, który zawiera między innymi: główne znaki ładunku, o ile są dostarczone przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania i umieszczone wyraźnie na ładunku, albo liczbę poszczególnych sztuk ładunku, albo ilość lub wagę, o ile podane przez załadowcę na piśmie, poza tym wzmiankę o stanie i opakowaniu ładunku.

Jeżeli konosament zawiera powyżej wymienione dane, dostarczone przez załadowcę, wtedy stwarza to d o m n i e m a n i e *(prima facie evidence,* we franc. tekście: *présomption),* że przewoźnik przyjął ładunek w takim stanie, jak jest opisane w konosamencie. Dowód przeciwny jest dopuszczalny [111].

Do wymienienia powyższych danych w konosamencie przewoźnik nie jest obowiązany, jeżeli ma uzasadnione podejrzenie, że zgłoszone przez załadowcę dane nie odpowiadają dokładnie ładunkowi przyjętemu, albo jeżeli nie ma do dyspozycji normalnych środków do ich sprawdzenia (art. 3 § 3 i 4).

Obowiązkowi przewoźnika do wpisania w konosamencie powyższych danych, dostarczonych przez załadowcę na piśmie, odpowiada odpowiedzialność załadowcy wobec przewoźnika za wszelkie szkody i straty, wynikłe z niedokładności dostarczonych danych o ładunku. Odpowiedzialność ta istnieje niezależnie od tego, czy zachodzi lub nie zachodzi wina załadowcy, gdyż uważa się go za gwarantującego dostarczone dane (art 3 § 5). Chodzi tu o gwarancję (rękojmię) załadowcy, istniejącą z mocy ustawy.

Na żądanie załadowcy powinien być wystawiony konosament *„Shipped"*, (art. 3 § 7), czyli dowód dokonanego załadowania ładunku na statek za zwrotem — ewentualnie — przedtem wystawionego tymczasowego dowodu załadowania (kwitu sternika). Tego rodzaju konosament (ang. *bill of lading „Shipped"*, niem. *Abladekonnossement, Bordkonnossement)* jest z reguły praktykowany, rzadko zaś wystawia się konosament na ładunek przyjęty do przewozu — do magazynu linii przed załadowaniem (ang. *bill of lading „Received for shipment"*, niem. *Uebernahmekonnessement).*

Wszystkie powyżej wymienione obowiązki przewoźnika odnoszące się do statku i ładunku, nie wyłączając wspomnianych obowiązków przeprowadzenia dowodu na zastosowanie staranności względem statku i ładunku, mają charakter obowiązków wiążących i wszelkie postanowienia i klauzule, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za wykonanie tych obowiązków lub zmniejszające ją, są z mocy samego prawa nieważne *(shall be null and void and of no effect).* Również pośrednie zwolnienie się przewoźnika od zapłaty ewentualnego odszkodowania za szkody w ładunku, wynikłe z zaniedbania powyższych obowiązków, drogą klauzuli, z mocy której odstępuje mu się prawo do odszkodowania asekuracyjnego za ładunek, jest niedopuszczalne (art. 3 § 8) [112].

Natomiast zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika w drodze umowy ponad normy konwencji jest dopuszczalne, byleby wzmianka o tym była zamieszczona w konosamencie (art. 5 ust. 1).

Odpowiedzialność przewoźnika za szkody, wynikłe z czynności jego osób pomocniczych w przewozie

Zasada prawa cywilnego, przyjęta także w art. 145 kod. zob., że osoba, która swym podwładnym zleciła pewne czynności, odpowiada za szkody wyrządzone z winy tych osób przy wykonywaniu zleconych czynności, doznała w konwencji pewnego ograniczenia. Konwencja bowiem postanawia, że przewoźnik nie odpowiada za szkody w ładunku, spowodowane przez uchybienia (przewinienia) nautyczne *in the navigation or in the management of the ship)*[113] kapitana, marynarzy, pilota i innych osób pełniących służbę na statku, jeżeli przed i po rozpoczęciu podróży zastosował należytą staranność, aby statek uczynić zdatnym do podróży (art. 4 § 1, 2 lit. a).[114] Za własną winę odpowiada on zawsze. Wina nautyczna zachodzi także wówczas, jeżeli przewoźnik lekkomyślnie zaangażował na statek ludzi bez dostatecznych kwalifikacyj. Statek bowiem bez należytej obsady nie jest zdatny do podróży.

Za tzw. winę komercyjną *(fautes commerciales)* powyższych osób względem ładunku (patrz str. 169) przewoźnik odpowiada bezwzględnie. Jest to norma również w i ą ż ą c a.

Powyższe zasady odpowiedzialności przewoźnika za winę nautyczną i komercyjną jego osób pomocniczych względem ładunku są wzorowane, jak zresztą cała konwencja, na Regułach Haskich.

Wykluczenie odpowiedzialności przewoźnika za niektóre okoliczności i zjawiska, powodujące szkodę w przewożonym ładunku

Konwencja zawiera obszerną listę okoliczności i zjawisk powodujących szkodę w ładunku, za które przewoźnik nie odpowiada. Są to przeważnie okoliczności siły wyższej i inne niezależne od woli przewoźnika i jego osób pomocniczych. Kazuistyczne to wyliczenie, wzorowane na anglo-amerykańskiej metodzie kodyfikacyjnej, spotkało się w literaturze

z krytyką. Podniesiono mianowicie, że zwolnienie od odpowiedzialności za wydarzenia siły wyższej i inne okoliczności, niezależne od woli ludzkiej albo nie spowodowane winą, wynika z ogólnych zasad prawa, wobec czego nie zachodzi potrzeba kazuistycznego wyliczenia takich okoliczności". Zarzut ten nie jest pozbawiony słuszności. Jednakże można przeciwstawić mu argument, że wyliczenie zmierza do unifikacji norm i może się przyczynić do usuwania w konkretnych przypadkach wątpliwości, nastręczających się wskutek niejednolitych zasad odpowiedzialności w poszczególnych ustawodawstwach.

Wspomniane okoliczności i wydarzenia można podzielić na trzy grupy:

1. wydarzenia siły wyższej i inne przypadkowe;
2. okoliczności, mające przyczynę w samym ładunku lub osobie załadowcy;
3. inne szkodliwe wydarzenia, do których nie przyczynili się ani przewoźnik, ani jego osoby pomocnicze.

Do pierwszej grupy zalicza konwencja pożar, który nie powstał z winy przewoźnika, niebezpieczeństwa i wypadki na morzu oraz innych wodach, „dopust Boży" *(act of God)*, wojna, działania nieprzyjacielskie, zarządzenia władzy wyższej (państwowej), zajęcie sądowe, jeżeli nastąpiło bez winy przewoźnika, przeszkody w pracy, bunty i niepokoje ludności, konieczność ratowania ludzi i mienia, zarządzenia kwarantannowe, strajk, lokauty oraz zmiana trasy podróży konieczna dla ratowania ludzi i mienia lub spowodowana innymi słusznymi względami (art. 4 § 2 lit. b, c, d, e, f, g, h, j, k, l, § 4). W drugiej grupie mieszczą się: działania lub zaniechania załadowcy (ekspedytora) lub właściciela ładunku, ich ajentów i innych przedstawicieli, ubytek i każda inna szkoda powstała wskutek wady ukrytej oraz specjalnej lub wskutek naturalnej właściwości ładunku, niedostateczność opakowania, niedostateczność lub brak znaków na ładunku, wady ukryte ładunku, niedostrzeżone mimo zastosowania ze strony przewoźnika należytej staranności; załadowanie na statek łatwo zapalnych lub eksplodujących, albo innych niebezpiecznych ładunków bez wiedzy przewoźnika, kapitana lub ajenta przewoźnika. Tego rodzaju ładunki mogą być w każdej chwili usunięte ze statku albo zniszczone, albo w inny sposób unieszkodliwione bez obowiązku odszkodowania ze strony przewoźnika i uzasadniają odpowiedzial-

ność załadowcy za wszelkie szkody, wynikłe bezpośrednio lub pośrednio z ich załadowania (art. 4 § 2 lit. i, m, n, o, p). Pozostałe okoliczności, za które przewoźnik nie odpowiada, a które można nazwać 3 grupą, konwencja określa ogólnie i zarazem negatywnie, mianowicie jako inne okoliczności (wydarzenia), nie będące następstwem winy przewoźnika, kapitana, ajenta lub innych osób pomocniczych przewoźnika (art. 4 § 2 lit. q).

Wiele z okoliczności i wydarzeń, należących do pierwszych dwóch grup, posiada charakter okoliczności z reguły niezależnych od woli ludzkiej, za które według ogólnych zasad prawa odpowiedzialność nie istnieje. Jeżeli jednak zostały spowodowane wskutek winy przewoźnika lub jego osób pomocniczych, co pociągnęło za sobą utratę lub uszkodzenie ładunku, odpowiedzialność przewoźnika według konwencji nie jest wykluczona. Immunitety więc przewidziane w pierwszych dwóch grupach, nie mają charakteru immunitetu absolutnego. Z brzmienia konwencji należy wnioskować, że w tych przypadkach konwencji, gdy przewoźnik powołuje się na taki immunitet, ciąży na nim obowiązek udowodnienia, że dana okoliczność (wydarzenie) zaistniała. Stwierdzenie zaś takiej okoliczności (wydarzenia) stwarza na korzyść przewoźnika domniemanie, że nie zachodzi wina przewoźnika i jego osób pomocniczych i że on zatem nie odpowiada[114]. Jest wtedy rzeczą załadowcy względnie posiadacza konosamentu udowodnić, że zachodzi wina przewoźnika lub jego osób pomocniczych. Inaczej jest rozłożony ciężar dowodu przy okolicznościach (wydarzeniach) w grupie trzeciej. Tu według konwencji ciężar dowodu, że nie zachodzi wina po stronie przewoźnika lub jego osób pomocniczych, ciąży zasadniczo na przewoźniku względnie na jego osobach pomocniczych, powołujących się na brak winy (art. 4 § 2 lit. q).

Postanowienie, chroniące przewoźnika przed nieuczciwością załadowcy i jego osób pomocniczych, zawiera art. 4 § 5 ust. 4. Według tego postanowienia ani przewoźnik, ani statek *(neither the carrier nor the ship)* nie odpowiadają za szkody i straty w ładunku, jeżeli załadowca podał w konosamencie świadomie fałszywe dane co do właściwości lub wartości ładunku. Zauważyć należy, że w praktyce będzie trudno udowodnić po stronie załadowcy taką świadomość.

Ograniczenie odpowiedzialności do 100 funtów szterlingów za każdą sztukę lub jednostkę ładunku. Skutek podania wartości ładunku w konosamencie

Konwencja nadaje odpowiedzialności przewoźnika morskiego oryginalną cechę, nieznaną w przewozie lądowym, mianowicie ogranicza ją do 100 funtów szterlingów lub równowartości w innej walucie za sztukę *(colis)* lub jednostkę *(package or unit).* Obniżenie albo wykluczenie tej granicy w drodze umowy jest niedopuszczalne. Ta granica maksymalna (art. 4 § 5) obowiązuje tylko o tyle, o ile rodzaj i wartość ładunku nie zostały zadeklarowane przez załadowcę i wpisane do konosamentu. Taka bowiem wzmianka w konosamencie stwarza domniemanie, że wpisane dane co do rodzaju i wartości ładunku odpowiadają rzeczywistości, i ma — w braku dowodu przeciwnego — ten skutek, że przewoźnik odpowiada do wysokości podanej wartości. W przypadku świadomie fałszywego zadeklarowania wartości lub rodzaju ładunku odpowiedzialność przewoźnika za straty i szkody w ładunku w ogóle nie istnieje (art. 4 § 5 na końcu).

Przedawnienie roszczenia do przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku

Najpóźniej do chwili odebrania ładunku przez odbiorcę w porcie przeznaczenia powinien przewoźnik otrzymać pisemną reklamację w sprawie szkód i strat w ładunku. Dostarczenie ładunku odbiorcy bez reklamacji stwarza domniemanie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika tak, jak jest oznaczony w konosamencie. Dowód przeciwny jest dopuszczalny. Jeżeli szkody lub straty ładunku nie są widoczne, reklamacja pisemna powinna nastąpić w ciągu trzech dni od wydania ładunku. Reklamacja na piśmie nie jest potrzebna, jeżeli stan ładunku został naocznie wobec stron stwierdzony w chwili przyjęcia. Niezależnie od zgłoszenia reklamacji roszczenie odszkodowawcze wygasa, jeżeli w ciągu roku od dostarczenia ładunku lub chwili, gdy dostarczenie ładunku powinno było nastąpić, nie zostanie wniesiona skarga o odszkodowanie. Strony powinny sobie ułatwić obejrzenie ładunku, jeżeli straty lub uszkodzenia ładunku są widoczne lub należy je przypuszczać (art. 3 § 6).

Klauzula złota

Art. 9 konwencji zawiera klauzulę złota, opiewającą, że jednostki walutowe (funty szterlingi), o których mowa w konwencji, a w których określa się odpowiedzialność przewoźnika, rozumie się jako walutę złotą. Jednakże w ustawodawstwie krajowym kwoty, wyrażone w konwencji w funtach szterlingach, mogą być przerachowane na walutę krajową; dłużnik przy tym może mieć przyznane prawo uwolnienia się z długu w walucie krajowej, po przerachowaniu funtów na tę walutę.

Stosunek do Konwencji Brukselskiej o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich

Postanowienia konwencji nie naruszają w niczym postanowień Konwencji z dn. 25. VIII. 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Omawiana konwencja normuje odpowiedzialność przewoźnika morskiego jako takiego, a tym samym nie przesądza odpowiedzialności właściciela statku morskiego wobec wierzycieli, jak jest ona ujęta w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, a mianowicie, jeżeli chodzi o górne granice mas majątkowych, którymi właściciel statku wobec wierzycieli swych odpowiada.

Zastrzeżenia w protokóle podpisania konwencji

Protokół podpisania konwencji pozostawia państwom uczestniczącym w konwencji swobodną decyzję co do sposobu wprowadzenia w życie zasad konwencji, a mianowicie daje im możność albo nadania konwencji mocy obowiązującej ustawy, albo włączenia jej zasad do ustawodawstwa krajowego w formie odpowiedniej do tego ustawodawstwa. Poza tym powyższy protokół zawiera zastrzeżenia, które umożliwiają państwom wprowadzenie pewnych uzupełnień lub też odchyleń od zasad konwencji, co prawda, w bardzo ograniczonym zakresie. Są to zastrzeżenia, które umożliwiają wprowadzenie przepisów przewidujących, że:

1. posiadacz konosamentu (odbiorca ładunku) może w tych przypadkach, w których przewoźnik według konwencji nie odpowiada za wypadki i wydarzenia, z reguły niezależne od woli przewoźnika, a wyliczone w art. 4 § 2 lit. c do p (wypadki na morzu, ratowanie życia i mienia, strajki, lokauty, kwarantanna, zarządzenia władzy, dalej

wady ukryte, niedostateczne opakowanie i niedokładność znaków na ładunkach itp), przeprowadzić dowód, że zachodzi **wina** przewoźnika lub jego osób pomocniczych (kapitana, ajenta, pilota, załogi), która spowodowała wypadek lub wydarzenie, wywołujące utratę lub uszkodzenie ładunku, w konsekwencji czego przewoźnik może być pociągnięty do odpowiedzialności.[117] Zastrzeżenie to nie obejmuje uchybień nautycznych *(in navigation or management)*, za które według art. 4, § 1, 2 lit. a konwencji przewoźnik nie odpowiada, o ile zastosował należytą staranność przygotowania statku do podróży;

2) w krajowej żegludze przybrzeżnej, w granicach wód terytorialnych państwa, mogą być przewożone na podstawie zwykłego pokwitowania i bez konosamentu wszelkiego rodzaju ładunki, a więc nie tylko wyjątkowe co do rodzaju i stanu.[118]

Postanowienie to daje możność wykluczenia w drodze ustawy stosowania zasad konwencji, w szczególności wykluczenia obowiązku wystawienia przez przewoźnika konosamentu na żądanie załadowcy (art. 3 p. 7 konwencji), o ile chodzi o przewóz ładunku w kabotażu krajowym. Wystawienie bowiem konosamentu (art. 1 konwencji) pociąga za sobą stosowanie zasad konwencji.

Uwagi końcowe

Podano powyżej w głównych zarysach treść konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu. Niewątpliwie redakcja konwencji nie jest zbyt szczęśliwa i nasuwa liczne wątpliwości; niemniej jednak stanowi ona ważny etap w unifikacji norm odnoszących się do przewozu morskiego, stwarzając w międzynarodowej żegludze jednolity, **wiążący system** odpowiedzialności przewoźnika morskiego, wynikającej z konosamentu. Konwencja posiada bezsprzecznie dla obrotu morskiego, zwłaszcza dla interesów armatorów i ekspedytorów morskich, istotne znaczenie. Anglia *(Carriage of goods by sea Act* 1924), Belgia (ustawa z dn. 11. I. 1929), Francja (ustawa z dn. 2. IV. 1936) oraz Niemcy (ustawa z dn. 10. VIII. 1937) wprowadziły już zasady konwencji do swych ustawodawstw. Także holenderski kodeks handlowy, zrewidowany w roku 1924, uwzględnił główne zasady zawarte w konwencji (Regułach Haskich).

STOSUNEK KONWENCYJ BRUKSELSKICH z r. 1924 i 1926 DO OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA MORSKIEGO — KONWENCJE BRUKSELSKIE z r. 1910

I. Wszystkie cztery konwencje (o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, o przywilejach i hipotekach morskich, o immunitetach statków państwowych i o zasadach konosamentu) zostały przez Państwo Polskie ratyfikowane i ogłoszone w *Dzienniku Ustaw (Dz. U. R. P.* nr 2 i 33 z r. 1937). Zachodzi pytanie, czy konwencje zmieniły prawo morskie IV księgi kodeksu handlowego z r. 1897 (khn), stosowane u nas. Aby na to odpowiedzieć, należy najpierw zająć stanowisko co do kwestii, czy i w jakiej mierze konwencja międzynarodowa, ratyfikowana i ogłoszona w *Dzienniku Ustaw,* staje się prawem wewnętrznym Państwa Polskiego. Dla naszych rozważań wchodzą w grę tylko konwencje, które, jak wspomniane konwencje, dotyczą prawa prywatnego oraz, w myśl art. 52 ówczesnej konstytucji z r. 1935, zostały ratyfikowane na podstawie ustaw ratyfikacyjnych i ogłoszone w *Dzienniku Ustaw,* zgodnie z art. 1 p. 2 dekretu Prezydenta Rzeczpospolitej z 6. IX. 1935 o wydawaniu *Dziennika Ustaw Rzeczpospolitej Polskiej (Dz. U. R. P.* nr 68, poz. 423). Kwestia ta łączy się w pewnej mierze z ogólnym zagadnieniem stosunku prawa międzynarodowego do ustawodawstwa wewnętrznego. Zagadnienie to jest sporne, czego wyrazem są najrozmaitsze, ścierające się ze sobą poglądy w judykaturze i literaturze prawniczej [119]. Trudno uznać bez zastrzeżeń spotykaną w literaturze zasadę prymatu prawa międzynarodowego, która w ostatecznej konsekwencji prowadzić musi do konkluzji, że prawo międzynarodowe, jako działające silniej, automatycznie zmienia prawo wewnętrzne. Ta zasada nie da się pogodzić z powszechnie uznawaną zasadą suwerenności państwa, której istotą jest nieograniczona władza państwa na jego terytorium. Zasada suwerenności państwa

ma swoje uzasadnienie. Emanacją tej nieograniczonej władzy jest także nieskrępowana władza ustawodawcza. Po pierwszej, a zwłaszcza po drugiej wojnie światowej, zarysowuje się jednak pewna zmiana w pojmowaniu znaczenia prawa międzynarodowego dla współżycia narodów, które zdają sobie sprawę, że poszanowanie norm prawa międzynarodowego i zobowiązań międzynarodowych jest jedyną gwarancją spokojnego współżycia narodów i że należy stworzyć dysponującą silną władzą egzekutywną instancję międzynarodową, która by skutecznie udaremniała bezkarne łamanie tych norm i zobowiązań. Po tej linii poszła Karta Zjednoczonych Narodów. Trudno jednak przewidzieć, czy w przyszłości ustali się charakter normy prawa międzynarodowego jako normy bezwzględnie obowiązującej w stosunku do norm prawa wewnętrznego.

Niewątpliwie, prawo międzynarodowe i prawo wewnętrzne są zasadniczo odrębnymi dziedzinami prawnymi, mającymi swe odrębne źródła. Zasadniczo zatem norma prawa międzynarodowego, jeśli ma obowiązywać w stosunkach wewnętrznych państwa, powinna być przekształcona aktem legislacyjnym w normę prawa wewnętrznego. Kiedy i w jaki sposób taka transformacja nastąpi, zależy przede wszystkim od prawa wewnętrznego, w szczególności od konstytucji danego kraju, a także od samej treści normy międzynarodowej.

Według art. 49 ówczesnej konstytucji z r. 1935 aktami ustawodawczymi są ustawy i dekrety Prezydenta Rzeczpospolitej. Obok aktów ustawodawczych konstytucja ta nie wykluczała, a raczej przewidywała (art. 12 p. g) powstanie drogą umowy międzynarodowej normy prawnej, obowiązującej państwo i obywateli. Ponieważ omawiane cztery konwencje zawierają normy, obciążające obywateli w dziedzinie prawa prywatnego pewnymi obowiązkami, musiały one, w myśl art. 52 ówczesnej konstytucji, być ratyfikowane na podstawie ustaw ratyfikacyjnych, w których izby ustawodawcze wyraziły zgodę na ratyfikację. Wszystkie cztery konwencje, o których mowa, zawierają zasady prawa materialnego z dziedziny morskiego prawa handlowego, które według intencji konwencyj dotyczą ogółu obywateli. Weźmy np. pod uwagę konwencję z r. 1924 o zasadach konosamentu. W konwencji tej ustalone są normy, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika morskiego w przypadku wystawienia konosamentu, a więc normy prawa materialnego. Należy stosować te normy (art. 10 konwencji) do „wszelkiego konosamentu wystawionego w jednym z Układających się Państw". Po-

dobnie pozostałe konwencje zawierają przepisy o charakterze prawa materialnego, przeznaczone dla ogółu obywateli (art. 12 konw. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, art. 14 konw. o przywilejach i hipotekach morskich, art. 6 konw. o immunitetach statków państwowych). Jeżeli tego rodzaju konwencja międzynarodowa, która zawiera prawo materialne, ingerujące w stosunki prawne ogółu obywateli, nie przewiduje ani w swej treści, ani w protokóle podpisania zastrzeżenia, że państwa obowiązane są wprowadzić postanowienia konwencji osobnym aktem legislacyjnym do swych ustawodawstw wewnętrznych, to należało by stanąć na stanowisku, że przez ratyfikację i ogłoszenie konwencji w *Dzienniku Ustaw* normy prawa materialnego i inne zawarte w konwencji stają się prawem, obowiązującym nie tylko na zewnątrz, tj. jako normy prawa międzynarodowego, ale także w stosunkach wewnętrznych państwa, tj. jako prawo wewnętrzne. Ponieważ wspomniane konwencje nie zawierają obowiązku wprowadzenia ich postanowień osobnym aktem legislacyjnym do ustawodawstw poszczególnych państw, przeto można dojść do wniosku, że przez ratyfikację i ogłoszenie w *Dzienniku Ustaw* stały się one nie tylko prawem obowiązującym pomiędzy Państwem Polskim i jego obywatelami z jednej strony a państwami, które przystąpiły do konwencyj i ich obywatelami z drugiej strony, ale także w stosunkach wewnętrznych Państwa Polskiego jako prawo wewnętrzne. Także postanowienie art. 2 odnośnych ustaw ratyfikacyjnych (*Dz. U. R. P.* nr 15 z r. 1936, poz. 137, 139, nr 23 z r. 1935, poz. 140), że wykonanie postanowień konwencyj porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z innymi zainteresowanymi Ministrami, wkazywało by na to, że intencją ustaw ratyfikacyjnych było nadać konwencjom moc obowiązującą jako prawa wewnętrznego z chwilą wejścia ich w życie.[120]

W konsekwencji powyższego stanowiska można by dojść do wniosku, że wspomniane cztery konwencje zmieniły prawo morskie IV księgi khn w tych materiach, których one dotyczą. A więc uległy zmianie: system ograniczonej rzeczowej odpowiedzialności armatora (wyrażony głównie w § 486 khn), przepisy o umowie przewozu (§§ 556 i nast. khn), o ile dotyczą przewozu w przypadku wystawienia konosamentu, a w szczególności w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za ładunek, oraz przepisy o przywilejach i hipotekach morskich (§§ 734 khn i nast.).

Oczywiście konwencje mogły, w myśl swej intencji, w chwili wejścia w życie, zmienić tylko prawo morskie tych państw, które konwencje ratyfikowały. Jeżeli zaś chodzi o stosunek tych państw i ich obywateli do państw, które nie przystąpiły do konwencyj lub ich nie ratyfikowały, i do obywateli tychże państw, to dotychczasowe przepisy prawa morskiego państw przystępujących do konwencyj (u nas IV księgi khn) pozostają całkowicie w mocy. Zmiana powyższa prawa morskiego państw przystępujących do konwencyj nie posiada jednak charakteru zmiany — w ścisłym znaczeniu tego słowa — dotychczasowych norm prawa morskiego poszczególnych państw, a ma raczej charakter zawieszenia między państwami przystępującymi do konwencyj mocy obowiązującej tych norm na czas trwania konwencyj, tj. aż do ewentualnego ich wypowiedzenia; wynika to z sensu i treści konwencyj. Będzie jednak rzeczą państw, przez odpowiednią legislacyjną zmianę obowiązującego ustawodawstwa morskiego, stworzyć jasną sytuację prawną i nadać postanowieniom konwencyj wyraźnie ogólną moc obowiązującą, gdyż dopiero wtedy będzie można mówić o rzeczywistej unifikacji norm konwencyj. Tym bardziej było by to wskazane, że konwencje, o których mowa, zawierają w protokółach podpisania, pewne, co prawda nieliczne, zastrzeżenia wprowadzenia niektórych odchyleń od postanowień konwencyj.

II. Postanowienia dawniejszych Konwencyj Brukselskich dotyczących prawa morskiego, utrzymanych w mocy na podstawie art. 282 p. 12 traktatu wersalskiego, a mianowicie konwencji z dn. 23. IX. 1910 o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ratowania i pomocy na morzu *(Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et sauvetage maritimes)* oraz konwencji z dn. 23. IX. 1910 o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących zderzenia statków *(Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage)*, zostały wprowadzone do stosowanej u nas IV księgi khn (§§ 734—739, 740—753) ustawami z dnia 7. I. 1913 *(Dz. Ust. Rzeszy* z r. 1913, str. 49 i nast., 66 i nast.). Państwo Polskie przystąpiło do obu konwencyj, a odnośne ustawy, upoważniające Prezydenta Rzeczpospolitej do zatwierdzenia przystąpienia, zostały już ogłoszone *(Dz. U. R. P.* nr 25 z r. 1937). Samego tekstu konwencyj nie ogłoszono jeszcze w *Dzienniku Ustaw*.

Spośród postanowień konwencji, dotyczącej zderzenia statków, postanowienie art. 5, że odpowiedzialność statku istnieje także wtedy, jeżeli winę zderzenia ponosi pilot przy-

musowy (ang. *pilot compulsory*, franc. *pilote obligatoire*, niem. *Zwangslotse)*, znajdujący się na statku w chwili zderzenia, miało według artykułu dodatkowego tej konwencji uzyskać moc obowiązującą dopiero z chwilą zawarcia konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Ponieważ w międzyczasie konwencja taka została zawarta, przepis § 737 khn, zwalniający armatora (statek) od odpowiedzialności za zderzenie, spowodowane przez pilota przymusowego, po ratyfikacji i ogłoszeniu konwencji z 23. IX. 1910 o zderzeniu statków w *Dzienniku Ustaw* przestanie w myśl tej konwencji obowiązywać; zamiast tego paragrafu uzyska wtedy, pomiędzy państwami Konwencyjnymi i Państwem Polskim, moc obowiązującą w odnośnych stosunkach prawnych, przepis art. 5 konwencji, wprowadzający odpowiedzialność armatora (statku) za winę pilota przymusowego. Artykuł ten brzmi:

„Odpowiedzialność przewidziana w artykułach poprzedzających istnieje także wtedy, jeżeli zderzenie nastąpiło z winy pilota, chociażby pilot był pilotem przymusowym".

Według postanowień art. 3 i 4 konwencji, obowiązek odszkodowania za szkodę, wywołaną zderzeniem, ciąży na tym statku, z którego winy nastąpiło zderzenie; przy wspólnej winie obu statków zderzających się odpowiedzialność ponoszą oba statki w stosunku do stopnia winy każdego z nich, a w razie niemożności stwierdzenia stopnia współwiny, obowiązek odszkodowania ciąży na statkach w równych częściach.

Jeżeli chodzi o zakres odpowiedzialności za szkody, wywołane przez pilota, to jest ona ograniczona w myśl zasad konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich (art. 1 ust. 1, p. 1 ust. 2) do wartości statku z przynależnościami oraz frachtu, a maksymalnie do sumy 8 funtów szterlingów od tony pomiarowej statku.

ANEKS

Dekret z dnia 8 stycznia 1946 r.[121] o utworzeniu i zakresie działania Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego
(Dz. U. R. P. nr. 2, poz. 13)

Na podstawie ustawy z dnia 3 stycznia 1945 r. o trybie wydawania dekretów z mocą ustawy *(Dz. U. R. P.* nr 1, poz 1) — Rada Ministrów postanawia, a Prezydium Krajowej Rady Narodowej zatwierdza, co następuje:

Art. 1. Tworzy się Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Art. 2. Do zakresu działania Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego należą:

1) polityka i administracja:
   a) żeglugi morskiej i portów[122],
   b) rybołówstwa na wodach morskich i terytorialnych[123],
   c) obrotu towarowego z zagranicą;
2) sprawy rozwoju i budowy floty handlowej i przemysłu okrętowego[124];
3) sprawy budowy, utrzymania, eksploatacji i administracji portów i przystani morskich, urządzeń portowych nadbrzeża morskiego, zakładów przemysłowych, związanych bezpośrednio z żeglugą morską, oraz organizacja przeładunku portowego[125];
4) nadzór nad działalnością przedsiębiorstw żeglugowych, portów i połowów morskich[126];
5) organizacja służby marynarskiej, bezpieczeństwa żeglugi oraz morskiego szkolnictwa zawodowego[127];
6) organizacja i administracja rybnego przemysłu przetwórczego i zakładów przemysłowych, związanych bezpośrednio z rybołówstwem morskim, ochrona rybołówstwa na wodach terytorialnych oraz sprawa badań rybackich[128];

7) sprawy opłat portowych;
8) prowadzenie rokowań przy zawieraniu wszelkich umów handlowych i morskich między Polską i zagranicą oraz nadzór nad ich wykonaniem w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych i przy współudziale innych zainteresowanych Ministrów;
9) regulowanie obrotu towarowo-płatniczego między Polską a zagranicą w porozumieniu z Ministrem Skarbu;
10) wyznaczenie radców handlowych, attaché handlowych i attaché morskich. powoływanie za granicę misyj w sprawach żeglugi i handlu zagranicznego w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych;
11) sprawowanie nadzoru nad wszelkimi organizacjami i przedsiębiorstwami handlu zagranicznego;
12) współdziałanie z Ministrem Skarbu w zakresie polityki i organizacji ceł.

Art. 3. Zakres działania poszczególnych Ministerstw, ustalony przepisami prawnymi, w sprawach objętych art. 2, przechodzi na Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Art. 4. Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego w zakresie właściwych działów Ministerstwa utworzy w miarę potrzeby w drodze rozporządzenia władze I i II instancji.

Art. 5. Właściwość i zakres działania władz podległych Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego określają przepisy szczególne.

Dla wykonania zadań o charakterze szczególnym Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami może powołać organy specjalne.

Art. 6. Wykonanie niniejszego dekretu porucza się Ministrowi Żeglugi i Handlu Zagranicznego w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami.

Art. 7. Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 28 czerwca 1945 r.

Prezydent Krajowej Rady Narodowej:
(—) Bolesław Bierut

Prezes Rady Ministrów:
(—) Edward Osóbka Morawski

Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego:
(—) Stefan Jędrychowski

PRZYPISY

[1] Stosowane było także z pewnymi modyfikacjami na Morzu Północnym i Bałtyckim jako tzw. Prawo Wisbyjskie (XV—XVI w.).

[2] Wymienić należy przede wszystkim zbiór orzecznictwa Hanzeatyckiego Sądu Apelacyjnego w Hamburgu. (Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts).

[3] „esprit traditionaliste": por. Ripert, Droit Martime, t. I, str. 81, 1929.

[4] W Polsce istnieje również takie stowarzyszenie z siedzibą tymczasową w Gdyni pod nazwą „Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego".

[5] Np. w odniesieniu do umowy ubezpieczenia art. 8 p. 5 powołanej ustawy przewiduje w braku postanowienia umownego zastosowanie prawa siedziby zakładu ubezpieczeń.

[6] Konosament jako papier towarowy w obiegu, reprezentujący prawo własności ładunku; patrz: str. 167.

[7] Co do przywilejów, z których niektóre wierzytelności korzystają w stosunku do statku, Surville daje pierwszeństwo prawu miejsca, gdzie statek przebywa (lex rei sitae) (Surville, Droit International Privé, str. 902, 1925).

[8] Surville, Droit International Privé, str. 908, 913, r. 1925.

[9] por. art. 24, 34, 35, 36, 38 kpc.

[10] „pour des raisons d'utilité pratique" (Ripert, Droit Martime, t. II, str. 424, 1929).

[11] Przewóz na wodach śródlądowych, uprawiany zarobkowo, podlega jako czynność handlowa normom prawa handlowego (w b. dzielnicy pruskiej normom ustawy o żegludze na wodach śródlądowych z 15. VI. 1895.) Ustawa ta została utrzymana w mocy (art. XXVIII przepisów wprowadzających kh, Dz. U. R. P. z r. 1934 nr 57, poz. 503).

[12] Por. Zygmunt Sarna, Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny, str. 207 i nast., 1932; por. Rozp. Pr. Rz. z dn. 21. X. 1932 o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. nr. 92, poz. 789).

[13] Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 3. IV. 1922 w sprawie utworzenia Urzędu marynarki handlowej w Gdańsku (Dz. U. R. P. nr 32, poz. 258) wobec przyłączenia Gdańska do Państwa Polskiego stało się bezprzedmiotowe. Rejestr okrętowy dla Gdańska będzie prowadzony w Sądzie Grodzkim albo w Sądzie Okręgowym w Gdańsku. Odnośnego przepisu nie ma jeszcze. Sprawa rejestru okrętowego dla innych portów też jeszcze nie jest uregulowana. Pożądanym było by, aby rejestr okrętowy prowadzony był w sądzie grodzkim, właściwym dla portu ojczystego statku.

[14] Bodmeria — pożyczka morska pod zastaw statku lub ładunku, § 679 i nast. khn. Instytucja, która dzisiaj nie ma praktycznego znaczenia.

[15] Por. str. 139.

[16] Por. S c h a p s, Seerecht, t. I, str. 110, 1921.

[17] Certyfikat okrętowy, świadectwo pomiarowe, świadectwo bezpieczeństwa statku, spis załogi, spis ładunku, świadectwo sanitarne itd.

[18] W ustawodawstwie polskim brak przepisu, przewidującego kompetencję konsula do sporządzenia protestu morskiego. Wprowadzenie takiego przepisu jest zamierzone drogą rozp. Min. Spraw Zagr. opartego na art. 23 ustawy o organizacji konsulatów i czynnościach konsulów z dn. 11. XI. 1924 (Dz. U. R. P. nr 103, poz. 944).

[19] Formalne postępowanie sporządzenia protestu morskiego normuje się według postanowień Kodeksu postępowania niespornego z dn. 18. VII. 1946 (Dz. U. R. P. nr 27, poz. 169). Do sporządzenia protestu morskiego kompetentny jest w kraju sąd grodzki (§ 145 ustawy o niespornym sądownictwie z dn. 17. V. 1898).

[20] Do kapitana i oficerów statku nie ma zastosowania rozp. Prez. R. P. z dn. 16. III. 1928 o umowie o pracę pracowników umysłowych, ponieważ według art. 4 p. 2 tegoż rozp. z pod jego działania wyjęte są osoby zatrudnione na statkach morskich. (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323).

[21] Pojęcie zespołu marynarzy ustalone jest w § 2 ust. 3 ustawy żeglarskiej z dn. 2. VI. 1902. Oficerowie statku są pomocnikami kapitana w kierownictwie statku. Ustawa żeglarska ma do nich zastosowanie, o ile nie przewiduje dla nich wyjątków (§ 3 ust. 2). Kwalifikacje i stopnie oficerów marynarki handlowej reguluje rozp. Min. Przem. i H. w porozumieniu z Min. Spr. Wojsk. z dn. 30. XI. 1931 (Dz. U. R. P. nr 4 z r. 1932, poz. 24). Oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników kształci Szkoła Morska w Gdyni.

[22] Art. 4 p. 12 rozp. Prez. R. P. z dn. 22. III. 1928 o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. nr 38, poz. 366).

[23] Część frachtu, proporcjonalna do odbytej faktycznie części podróży.

[24] §§ 93—108 khn o maklerach handlowych są w odniesieniu do maklerów okrętowych utrzymane w mocy (art. XXIV p. 3 przepisów z dn. 27. VI. 1934, wprowadzających kodeks handlowy, Dz. U. R. P. nr 57, poz. 503).

[25] Art. 38 prawa celnego z dn. 27. X. 1933 (Dz. U. R. P. nr 84, poz. 610) wymaga koncesji Ministra Skarbu na działalność tzw. ajentów celnych. Art. 98 tego prawa ustala, że makler okrętowy ma prawo występować wobec władz celnych w imieniu kapitana statku jako pośrednik okrętowy.

[26] Stwierdzają to komentarze do kcn; por. Fischer-Henle, Komentarz do kcn, uwaga nr 3 do § 90, 1912. Code de commerce w art. 190 stwierdza to wyraźnie: „Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles".

[27] „Mortgage" jest umową między wierzycielem i właścicielem przedmiotu (dłużnikiem), że z chwilą nieuiszczenia długu w terminie przedmiot przechodzi na własność wierzyciela. „Mortgage" na statku wpisuje się do rejestru okrętowego (por. art. 31—46 Merchant Shipping Act).

[28] Istnieje także możność wpisania do rejestru okrętowego zabezpieczenia roszczenia drogą tymczasowego zarządzenia sądowego (art. 851 kcp).

[29] Należności bodmeryjne z tytułu bodmerii, tj. pożyczki morskiej, jakkolwiek zabezpieczone umownym prawem zastawu na statku lub ładunku, zrównane są w § 754 khn z wierzytelnościami, korzystającymi z ustawowego uprzywilejowanego prawa zastawu.

[30] Patrz: str. 155.

[31] Prawo wierzyciela statku ciąży także na sumie uzyskanej ze sprzedaży przymusowej zagranicą, jeżeli sprzedaż przymusowa statku według tamtejszego prawa była ważna.

[32] Na sumę asekuracyjną, uzyskaną z tytułu asekuracji statku, ustawa prawa zastawu nie rozciąga.

[33] Przy takiej sprzedaży przyjmuje się w drodze analogii te skutki, które są przewidziane przy sprzedaży w postępowaniu egzekucyjnym.

[34] Khn z r. 1897 nie uwzględnił, że budowa kanału Sueskiego, ukończona w r. 1869, skróciła rejsy statków na Daleki Wschód; wskutek tego uprzywilejowanie, pod względem terminu przedawnienia (dwa lata), roszczeń załogi z umowy o pracę, powstających w podróżach na Daleki Wschod, jest nieuzasadnione.

[35] Np. ładunek psuje się w drodze.

[36] Np. przedmioty uratowane, które się łatwo psują, mogą być sprzedane przez władzę właściwą dla spraw rozbitków.

[37] Ciężar dowodu, że nabywca działał w złej wierze, spoczywa na osobie, która kwestionuje dobrą wiarę.

[38] Prawo zastawu przewoźnika z tytułu frachtu wygasa także w przypadku nabycia ładunku w dobrej wierze.

[39] W polskiej gwarze morskiej przyjął się ten wyraz. Mówi się także o zafrachtowaniu statku.

[40] Niektóre przepisy khn, dotyczące umowy o zaczarterowaniu statku, np. o czasie załadowania, postojowym i frachcie stosunkowym, nie mają zastosowania do umowy o przewóz drobnicy.

[41] Autor używa wyrazu „czarterpartia", którego brzmienie zbliżone jest do angielskiego wyrazu „charter party". Wyraz „czarterpartia" przyjął się także u nas. Użyty w niektórych pracach, pomiędzy innymi także w tłumaczeniu IV ks. khn, wydanym przez Krajowy Instytut Wydawniczy w Poznaniu w r. 1925, wyraz „certe-partia", wobec pierwowzoru „carta partita", nie da się językowo uzasadnić.

[42] Por. art. 3 p. 1, art. 4 p. 1 Konwencji Brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu.

[43] Art. 56 k. zob. postanawia, że umowy, sprzeczne z porządkiem publicznym i dobrymi obyczajami, są nieważne.

[44] Tak brzmi klauzula w konosamencie drobnicowym przedsiębiorstwa „Żegluga Polska, Sp. Akc.".

[45] Odpowiada francuskiej klauzuli „sauf les risques et perils de la mer".

[46] T. Q — „tale quale" (tel quel) — klauzula, która wymaga załadowania towaru na statek w zdrowym (nieuszkodzonym) stanie, ale nie wyklucza wyładowania go w porcie przeznaczenia w stanie pogorszonym wskutek przewozu. Klauzula ma praktyczne znaczenie przy towarach łatwo psujących się, jak np. zboże, które się łatwo zagrzewa i psuje.

[47] Także za wypadki, nie będące w ścisłym związku z żeglugą morską.

[48] „Navigating" albo „navigation"; należy rozumieć przez to uprawianie żeglugi statkiem; jeżeli obok „navigation" użyte są wyrazy „management" lub „employment", słowo „navigation" oznacza kierownictwo ruchu statku.

[49] Tak brzmi klauzula w konosamencie drobnicowym przedsiębiorstwa „Żegluga Polska, Sp. Akc.".

[50] Por. wzory konosamentu i czarteru w książce Bogusława Żórawskiego, Składniki Transportu Morskiego.

[51] Aby zapobiec ewentualnym sprzecznościom pomiędzy czarterpartią i konosamentem w sprawie frachtu, umieszcza się w konosamencie tzw. „cesser-clause". Jest to klauzula, która postanawia, że miarodajne są postanowienia konosamentu.

[52] Przy drobnych przesyłkach nie wystawia się konosamentu, tylko zwykłe pokwitowanie odbioru (parcel receipt).

[53] W Anglii wystawia się zwykle 2 egzemplarze: 1 dla kapitana i 1 dla załadowcy.

[54] Skrypturalna odpowiedzialność nie jest w konwencji o konosamencie z dn. 25. VIII. 1924 tak konsekwentnie przeprowadzona jak w khn.

[55] Patrz: konwencja o konosamencie str. 175.

[56] Przeciwstawieniem takiej umowy jest umowa f. o. b. (free on board). Wykładnię klauzul dostawy (f. o. b., cif, cifi, cifci itd.) ustalają tzw. Incoterms 1936, wskazówki, uchwalone przez Międzynarodową Izbę Handlcwą w Paryżu z udziałem delegatów 25 państw; p. str. 200.

[57] Por. str. 167 i nast.

[58] „Die Konossementsobligation zugusten des legitimierten Inhabers.... ... bleibt bestehen, auch wenn der Frachtvertrag.... aufgelöst wird" (por. Schaps, Seerecht, t. I, str. 509, 1921 i cytowaną tam literaturę). Zwykle są na konosamencie umieszczone warunki przewozu (warunki umowy przewozowej); wtedy konosament ma podwójny charakter, tj. konosamentu we właściwym znaczeniu i listu przewozowego, będącego dowodem zawarcia umowy przewozowej.

[59] Patrz: str. 56, 68, 78.

[60] Lyon-Caen et Renault, Manuel de droit commercial, wyd. 13, str. 817.

[61] Patrz: str. 93 i nast.

[62] Tj. dalsze szkody, o ile wywołane zostały dalszymi koniecznymi zabiegami w interesie statku lub ładunku (Opfersystem). Inne systemy: „common safety" (dalsze szkody, o ile wywołane w interesie wspolnego bezpieczeństwa statku i ładunku); „common benefit" (dalsze szkody, o ile wywołane dla umożliwienia kontynuowania wspólnej podróży statku i ładunku). Oba systemy ujmują dalsze szkody węziej.

[63] Por. Władysław Sowiński, Prawo Handlowe Morskie, str. 18 19, 1935.

[64] Ładunek taki odpowiada tylko rachunkowo, gdyż w rzeczywistości nie istnieje.

[65] Np. oszczędności osiągnięte przez to, że pasażer z chwilą utraty statku nie korzysta z wyżywienia.

[66] Por. § 702 khn.

[67] Wyrzucenie ładunku górnego pokładu powinno być także wynagradzane jako awaria wspólna.

[68] Por. § 700 khn.

[69] Nadmierne napięcie żagli może spowodować przechylenie się statku i utratę ładunku, wtedy umowa przewozowa wygasa (§ 633 khn).

[70] Por. § 706 p. 2 khn.

[71] Por. § 706 p. 4 khn.

[72] Por. § 706 p. 4 ust. 2 khn.

[73] Przy naprawie często konieczne jest zastąpienie starych części nowymi.

[74] Por. § 710 khn.

[75] Por. § 706 p. 4 ust. 4 khn.

[76] § 712 khn: w chwili rozpoczęcia wyładowania statku.

[77] Por. § 723 ust. 1 p. 3 khn.

[78] Por. § 710 khn.

[79] Por. §§ 723 ust. 3, 708 p. 2 i 3 khn.

[80] Por. nowele z dn. 21. II. 1930 (Dz. U. R. P. nr 17, poz. 126), z dn. 30. X. 1930 (Dz. U. R. P. nr 76, poz. 126), z dn. 30. X. 1930 (Dz. U. R. P. nr 76, poz. 600), z dn. 15. II. 1933 (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 117).

[81] Komisarze (wójtowie) brzegowi są funkcjonariuszami urzędów dla rozbitków morskich. Na Wybrzeżu mieliśmy przed wojną 8 komisariatów brzegowych: w Oksywiu, Pucku, Helu, Jastarni, Chałupach, Wielkiej Wsi, Karwi i Karwiańskich Błotach. Obecnie będą zorganizowane dalsze komisariaty brzegowe.

[82] W Anglii stosuje się warunki „Lloyd's Policy", we Francji „Police française d'assurance martime sur marchandises ou facultés". W Anglii ubezpieczenie morskie normuje Marine Insurance Act 1906.

[83] Tzw. opłata ristornowa jest przewidziana w przepisach khn o asekuracji morskiej w kilku przypadkach, w szczególności w § 894 khn. Według § 18 ASVB opłata wynosi połowę premii, jednakże nie może przekraczać $1/8$% sumy asekuracyjnej.

[84] Konwencję podpisały niektóre państwa pierwotnie dn. 25. VIII. 1924 r., następnie poczyniono nieznaczne zmiany i podpisano konwencję ostatecznie dn. 10. IV. 1926 r.

[85] Określenie użyte w uwagach Rządu Stanów Zjedn. Am. Półn. na Konferencji Dyplomatycznej dotyczącej prawa morskiego w Brukseli w r. 1922. Por. Documents et procès verbaux des séances de la Conf. Intern. de Droit Marit. 1922, Imprimerie Lesigne, str. 21, Bruksela 1922.

[86] Ryczałt ten właściwie nie ma charakteru przewoźnego, gdyż nie stanowi on jego części, a część wartości statku. Słusznie mówi Ripert (Droit Maritime, t. II, str. 212, 1929: „Au fond, il n'y a que le mot de fret qui soit conservé").

[87] Chodzi tu o odpowiedzialność za tzw. czyny niedozwolone w rozumieniu art. 134 kod. zob.

[88] Jeżeli szkoda (np. uszkodzenie kadłuba, statku) została naprawiona, odnośne uszkodzenie faktycznie przestaje być materialnym uszkodzeniem statku, gdyż szkoda została usunięta.

[89] Uchybienie nautyczne pokrywa się tu z uchybieniem (winą) „in navigation or management" w rozumieniu amerykańskiej Harter Act i art. 4 § 2 lit. a konwencji o ujednostajnieniu zasad konosamentu.

[90] „Ce forfait de 8 liv. sterl. par tonne se justifie par le fait que — en moyenne — il représente d'une façon équitable l'importance des intérêts du propriétaire dans l'aventure". (Por. cyt. powyżej Zbiór protokółów Konferencji Brukselskiej z 1922 r. str. 21).

[91] Patrz: str. 151 i nast.

[92] Są to wypadki „time-charter'u".

[93] Patrz jednak: str. 164.

[94] „préoccupation dominante de restreindre autant que possible, la liste de ces privilèges... le but d'améliorer le crédit maritime en précisant la position de l'hypothèque" (wspomniane protokóły Konferencji Brukselskiej z 1922, str. 92, 93).

[95] W myśl konwencji z dn. 25. VIII. 1924.

[96] Czarterer lub czarterujący — przy time-charter'ze.

[97] Myśli tej dał wyraz Ludwik Franck, prezydent Międzynarodowego Komitetu Morskiego (Comité Maritime International) na Międzynarodowej Konferencji Prawa Morskiego (Konferencji Dyplomatycznej) w Brukseli 1922: „Il y a, aujourd'hui plus que jadis un assez grand nombre de navires propriété d'Etats ou de Gouvernements et exploités commercialement. Ces navires font le transport de passagers et de marchandises. Lorsqu'ils

occasionnent un dommage, concluent un contrat et l'exécutent mal, et que des actions sont introduites de ce chef on se trouve devant ce principe du droit international que, par courtoisie internationale, on n'a pas d'actions vis à vis d'Etats amis et que l'on ne peut saisir ces navires ou ces biens; même quand il y a un jugement, il dépend en réalité de la bonne volonté de l'Etat défendeur qu'il soit exécuté ou non. La Conférence de Londres 1922 a examiné cette question et on a émis l'avis suivant: Tout d'abord une distinction est établie entre le navire commercial et le navire de guerre. Pour la première catégorie on a dit qu'ils devaient être traités comme des navires d'armateurs privés; pour les autres, on a admis qu'ils devaient être soumis au droit commun au point de vue de la responsabilité, mais que les actions éventuelles ne pouvaient se poursuivre que devant les tribunaux de l'Etat auquel le navire appartient". (Protokóły konferencji, Imprimerie Lesigne, str. 165, Bruxelles).

[98] „Service gouvernemental" oznacza to samo, co „service public" w rozumieniu art. 13 konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

[99] Przypadki time-charter'u.

[100] Art. 1 konwencji z dn. 25. VIII. 1924.

[101] Patrz: str. 163, 164.

[102] Por. § 647 khn: „Die Uebergabe des Konnossements an denjenigen, welcher durch das Konnossement zur Empfangsnahme legitimirt wird hat... für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Uebergabe der Güter".

[103] „Navigation is concerned with the passage of the ship through the sea, and that negligent navigation consists in the improper use of or failure to use the helm, engines or anchors of the ship. Management refers to all other matters pertaining to a ship and defective winches, stearing — gear and so forth, are due to negligent management, unless due diligence has been exercised". Williamson, Carriage of Goods by Sea Act, str. 37 nota 9, Londyn 1934. Müller, Seeuntüchtigkeit und technische Bedienung des Schiffes nach der Seefrachtsnovelle vom 10. VIII. 1937, „Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift A", zeszyt 10, str. 377, 1937.

[104] Por. Schaps, Seerecht, t. I, str. 424, 1921.

[105] Podobnie jak stosowanie zależne od woli stron York-Antwerpskich Reguł, dotyczących awarii wspólnej.

[106] Por. Procés Verbaux Międzynarodowej Konferencji Prawa Morskiego w Brukseli, Imprimerie Lesigne, str. 123, 124, Bruksela 1922.

[107] Ripert, (Droit Maritime, t. II, str. 799, 1929) cytuje jako przykład odtransportowanie ładunku, znajdującego się na statku rzuconym przez fale na bezludny brzeg.

[108] „Ladungstüchtigkeit des Schiffes"; określenia „Seetüchtigkeit" i „Ladungstüchtigkeit" użyte są w niemieckiej ustawie z dn. 10. VIII. 1927, która wprowadza zasady konwencji do niem. kod. handl. (Reichsgesetzblatt z 1937 r., Teil I, nr 93).

[109] Wyraz angielski „unseaworthiness" w art. 4 § 1 oznacza niezdatność do żeglugi (innavigabilité) w szerszym znaczeniu, mianowicie wadliwość kadłuba maszyn, pomieszczeń, obsady i wyposażenia.

[110] Konwencja wymaga tylko zastosowania takiej staranności, podczas gdy prawo francuskie (art. 297 Code de commerce) i prawo niemieckie (§ 559 khn) wymagają przy przewozie faktycznego dostarczenia statku w stanie zdatności do żeglugi (Lieferung des Schiffes in seetüchtigem Stande; en état de naviguer).

[111] Przyjęta w konwencji koncepcja domniemania, które może być obalone przez dowód przeciwny, łagodzi skrypturalną odpowiedzialność przewoźnika z konosamentu, tj. odpowiedzialność według pisemnej treści konosamentu.

[112] „Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de responsabilité".

[113] „Führung und sonstige Bedienung des Schiffes" (określenie z niem. ustawy z dn. 10. VII. 1937, art. 1 p. 5). Według tej ustawy (art. 1 p. 5; § 607 ust. 2 khn w nowej redakcji), do obsługi (Bedienung) statku nie należą te czynności, które powinny być podejmowane głównie w interesie ładunku. Uchybienia w takich czynnościach mogą mieć charakter winy „komercyjnej" (fautes commerciales), za którą przewoźnik zawsze odpowiada.

[114] Por. Uwagi ogólne str. 168, 169.

[115] Por. Wüstendorfer, „Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht", zeszyt nr 6, str. 222, 1934. — Ripert, Droit Maritime, t. II, str. 786, 1929.

[116] „praesumtive Nichthaftung des Reeders", Wüstendorfer, „Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht", zeszyt 6, str. 222, 1934.

[117] Jest to właściwie tylko podkreślenie ogólnej zasady prawa cywilnego, według której ten, którego wina w wywołaniu szkody zostanie udowodniona, ponosi odpowiedzialność za szkodę.

[118] Por. str. 172.

[119] Por. literaturę cytowaną przez Michała Króla, Prawo międzynarodowe w orzecznictwie sądów krajowych. „Rocznik Prawniczy Wileński" rok VII, str. 251 i nast., Wilno 1935.

[120] Nie wydaje się słuszny pogląd prof. Juliana Makowskiego, (O powstaniu normy traktatowej, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" zeszyt 4-ty, str. 332, 1936), że konwencja międzynarodowa przez publikacje w „Dzienniku Ustaw" nie może przekształcić się w normę prawa wewnętrznego. Nie ulega wątpliwości, zdaniem moim, że obywatele państwa po formalnym podaniu im do wiadomości w „Dzienniku Ustaw" postanowień konwencji, mają obowiązek dostosować się do tych postanowień, o ile one ich dotyczą. Jeżeli zaś mają taki obowiązek, to charakter postanowień konwencji jako obowiązujących norm prawa wewnętrznego, zdaniem moim, nie może być kwestionowany, zwłaszcza przy takiej treści, jaką posiadają omawiane konwencje, a mianowicie przy normach prawa prywatnego, mających moc prawną w stosunku do ogółu obywateli. Konwencja ogłoszona w Dz. U. R. P. działa podobnie jak ogłoszona ustawa (dekret). Judykatura Sądu Najw. i Najw. Tryb. Adm. w szeregu przypadków stanęła na stanowisku, że traktat, ratyfikowany i ogłoszony w Dz. U. R. P., ma w stosunkach wewnętrznych moc obowiązującą ustawy. Por. judykaturę cytowaną przez dra Władysława Mikuszewskiego „Stosowanie traktatów przez Sądy polskie", „Głos Sądownictwa" str. 558 i nast. 1936, oraz przez Michała Króla, „Prawo międzynarodowe w orzecznictwie sądów krajowych", „Rocznik Prawniczy Wileński", rok VII, str. 73 i nast.

[121] Dekret z dn. 30. III. 1945 o utworzeniu województwa gdańskiego (Dz. U. R. P. nr 11, poz. 57) w art. 3 uchyla na obszarze b. Wolnego Miasta Gdańska wszystkie przepisy niemieckie i gdańskie, a wprowadza w życie na tym obszarze ustawodawstwo, obowiązujące dotychczas na terenie województwa pomorskiego.

Taka sama sytuacja co do ustawodawstwa istnieje na innych terenach odzyskanych. Dekret z dn. 13. XI. 45 o utworzeniu Ministerstwa Ziem

Odzyskanych (Dz. U. R. P. nr 51, poz. 295) postanawia w art. 4, iż na te ziemie rozciąga się ustawodawstwo obowiązujące dotychczas na terenie Sądu Okręgowego w Poznaniu.

Na całym Wybrzeżu obowiązują zatem wszystkie przepisy, dotąd obowiązujące na obszarze dotychczasowych województw zachodnich; tym samym obowiązują przepisy dotyczące administracji morskiej, które dotychczas na tym obszarze obowiązywały.

Ustawodawstwo morskie na całym Wybrzeżu jest obecnie jednolite.

[122] Por. rozp. Prez. R. P. z dn. 22. III. 1928 o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. nr 38, poz. 366).

Rozp. Prez. R P. z dn. 26. XII. 1934 o unormowaniu właściwości władz i trybie postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz. U. R. P. nr 110, poz. 976), dział: „Administracja Morska".

Poza Urzędem Morskim dla Gdyni i Gdańska (obecnie we Wrzeszczu) projektowane są urzędy morskie w innych portach morskich (Szczecin).

[123] Por. rozp. Min. b. Dzielnicy Pruskiej z dn. 18. IV. 1920 o utworzeniu Morskiego Urzędu Rybackiego (Dz. Urz. Min. b. dzielnicy pr. nr 23, poz. 150), zmienione (Dz. U. R. P. nr 21 z r. 1928, poz. 184).

Uwaga: Morskie Urzędy Rybackie w Gdyni, Gdańsku, Derłowie i Szczecinie podlegają Generalnemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego w Sopocie, działającemu na prawach Departamentu Min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Rozp. Min. Przem. i H. z dn. 12. XII. 1930 o wykonywaniu rybołówstwa morskiego (Dz. U. R. P. nr 92, poz. 720). Obwieszczenie z 1931 (Dz. U. R. P. nr 22, poz. 134).

Dekret Prez. R. P. z dn. 3. XI. 1936 o uregulowaniu połowów ryb morskich (Dz. U. R. P. nr 84, poz. 586).

Ustawa rybacka z dn. 11. V. 1916 normuje nadzór nad rybołówstwem morskim.

[124] Zarząd stoczni okrętowych wykonywany jest przez Zjednoczenie Stoczni Polskich, podlega Min. Żeglugi i Handlu Zagr.

[125] Sprawy administracji portów należą do kompetencji urzędów morskich, jednakże w projekcie jest skomercjalizowanie zarządu poszczególnych portów przez stworzenie autonomicznych organów posiadających osobowość prawną i eksploatujących porty oraz urządzenia portowe na zasadach handlowych.

[126] Nadzór nad działalnością przedsiębiorstw żeglugowych należy bezpośrednio do kompetencji Min. Żeglugi i H. Zagr. Tzw. przedsiębiorstwa portowe (handlowe i przemysłowe) związane z portami i żeglugą morską, są nadzorowane przez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych, podległe Min. Żeglugi i H. Zagr. Połowy morskie na wodach przybrzeżnych i na Bałtyku podlegają nadzorowi morskich urzędów rybackich, a połowy dalekomorskie nadzorowi Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego.

[127] Sprawy związane z nadzorem nad służbą marynarzy (ustawa żeglarska z dn. 2. VI. 1902) należą do kompetencji urzędów morskich, tak samo sprawy bezpieczeństwa żeglugi morskiej; natomiast szkolnictwo zawodowe, morskie, jak np. Szkoła Morska w Gdyni, podlega bezpośrednio Min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

[128] Ochrona rybołówstwa należy do kompetencji urzędów rybackich. Badania rybackie prowadzone są przez Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni, podległe Generalnemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego. Morski Instytut Rybacki w Gdyni, instytucja społeczna, działająca na zasadach stowarzyszenia, ma za zadanie popieranie rozwoju rybołówstwa morskiego.

LITERATURA

Abott, Treatise of Law Relating to Merchant Ship and Seamen, 1901.
Arnould, On the Law of Marine Insurance and Average, 1914.
Arnould, Marine Insurance, 1939.
Bene, Der Versicherungsfall in der Seeversicherung, 1928.
Berlingieri, Delle avarie et della contribuzione nelle avarie communi, 1888.
Bierowski T., Wystawienie tzw. czystych konosamentów w zamian za rewersy, 1935.
Bierowski T., Umowy przewozowe w transporcie morskim i dokumenty załadowania, 1939.
Bierowski T., Ustalenie zwyczaju portowego „free reeling" 1937.
Bonnecasse, Le particularisme du droit commercial maritime, 1921.
Bonnecasse, Traité de droit commercial maritime, 1923.
Boyens, Das deutsche Seerecht, 1901.
Brandis, Das deutsche Seerecht (Goeschen), 1908.
Brodmann, Seegesetzgebung des D. Reiches, 1905.
Brunetti, Diritto Maritimo Privato Italiano, 2 t., 1930.
Brunetti, Verso l'unificatione del diritto del mare, 1918.
Burhardt, Bergung und Hilfsleistung in Seenot, 1897.
Cansield, Dalzell, The Law of Sea, 1921 (prawo amerykańskie).
Carver, Carriage of Goods by Sea, 1938.
Cole, General Average, Law and Rules, 1928.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 1910.
Courcy de, Questions de droit maritime, 4 t., 1877—1888.
Danjon, Traité de droit maritime, wyd. 2, 1926—1929.
Desjardins, Traité de droit commercial maritime, 8 t., 1878—1888.
Droz, Traité des assurances maritimes, du délaissement et des avaries.
Duckworth, An Encyclopaedia of Marine Law, 1907.
Duckworth, The Principles of Marine Law, 1930.
Dullo, Havarie, 1902.
Ehlers, Der Tarifvertrag für die Seeschiffahrt, 1933.
Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts, 1923.
Elkan, Die Bedeutung des Interesses für die Veräusserung der versicherten Sache, Hamburg 1928.
Felde L., Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924.
Gareis, Handelsrecht, 1909.
Giercke v., Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 1941.
Ginsburg, Hints on Legal Duties of Shipmasters, 1926.
Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln, 1938.
Gros, Contentieux pratique d'assurances maritimes, 1910.

H a r a l a m b r i d i s, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement juridique de la contribution aux avaries communes, thèse, Paryż 1920.
H e c k, Das Recht der grossen Haverei, 1889.
K e a t e, Guide to Marine Insurance, 1928.
K l e e m a n n, Der Schiffsmakler im Seeverkehr, 1934.
K n i t s c h k y - R ü d o r f f, Seegesetzgebung, 1913.
L a c o u r, Précis de droit maritime (Dalloz), 1933.
L e o, Deutsches Seehandelsrecht, 1902.
L e v i s, Das Seerecht, 1883—1884.
L i e b i g v., Die Seeversicherung, 1914.
L o w n d e s, The Law of General Average, 1912.
L u z a t t i, Il contrato di assecurazionc maritima et la liquidazione per abandonno nelle lege et nelle polizze, 1912.
L y o n - C a e n e t R e n a u l t, Traité de droit commercial, t. V i VI, 1931—1932.
L y o n - C a e n e t R e n a u l t, Manuel de droit commercial, wyd. 13 1922 (wyd. 14, 15 przez Amiaud).
M a c l a c h a n, A Treatise of the Law of Merchant Shipping, 1923.
M a j e w s k i A., Prawo morskie, 1930.
M a r s d e n, Collisions at Sea, 1934.
M o h r, Die Frachtversicherung, 1934.
N e u h ä u s e r, Der Arbeitsvertrag des Schiffsmannes, 1934.
P a p p e n h e i m, Handbuch des Seerechts, t. II 1906; t. III 1918.
P i p p i a, Trattato di diritto marittimo 2 t., 1901, nowe wyd. 1927.
P r o c o s, Les avaries et leur régime indemnitaire en droit maritime, 1929.
R i p e r t G., Droit maritime, 3 t., 1929, 1930, Précis, 1942.
R i t t e r, Das Recht der Seeversicherung, 1924.
R o s c o e, The Measure of Damages in Actions of Maritime Collisions, 1909.
R u d o l f, The York Antwerp-Rules, 1926.
S a r n a Z., Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny, 1932.
S a u n d e r s, Maritime Law, 1920.
S a u v a g e, Manuel pratique du transport de marchandises par mer, 1926.
S a u v a g e, La législation nouvelle sur les transports des marchandises par mer, Paryż 1937.
S c a l p e l, La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer, Paryż 1937.
S c h a p s, Das deutsche Seerecht, 2 t., 1921, 1929.
S c h i l l i n g, Durchfrachtvertrag und Durchkonnossement, 1913.
S c r u t t o n, Charterparties and Bill of Lading, 1939.
S i e v e k i n g, Das deutsche private Seerecht, 1907.
S i e v e k i n g, Das deutsche Seeversicherungsrecht, 1912.
S i s t o, Diritto marittimo italiano, 2 t., 1900—1901, 1906.
S o w i ń s k i Wł., Prawo handlowe morskie, 1935.
S o w i ń s k i Wł., Reguły Haskie, Encyklopedia nauk politycznych, t. II, zeszyt 4, wyd. Biblioteka Polska, Warszawa 1937.
S o w i ń s k i Wł., Brukselskie Konwencje z 1924, 1926 r. dot. prawa morskiego, 1938.
S o w i ń s k i Wł., Hanza, Encyklopedia Nauk Politycznych, t. II, zesz 4, wyd. Biblioteka Polska, Warszawa 1938.
S o w i ń s k i Wł., Ustawa o służbie marynarza (ustawa żeglarska), tłumaczenie i komentarz, nakład Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej, 1929.

S u r v i l l e, Droit international privé, 1925.
T e m p e r l e y, The Merchant Shipping Act, 1932.
T h i é b a u l t, Traité théorique de l'abordage maritime, 1930.
U l l r i c h, Allgemeine deutsche Seeversicherungsbedingungen, 1921.
V a c c a r o R u s s o, Instituzioni di diritto marittimo, 1906.
V a l r o g e r de, Droit maritime, 5 t., 1883—1886.
V e r m o n d, Manuel de droit maritime, wyd. 5, 1920.
V e r n a u x, Abordages, avaries, assistances, 1927.
V i n c e n t, Les transports successifs par terre et par mer et le connaissement direct, thèse, Paryż 1928.
V o c i n o, Manuale di diritto marittimo, 1911.
W a g n e r, Die Grundzüge des englischen Havereigrossrechts, 1914.
W a h l, Précis théorique et pratique de droit maritime, 1924.
W i l l i a m s o n, Carriage of Goods by Sea Act, Londyn 1934.
W ü s t e n d o r f e r, Studien zur modernen Entwickelung des Seefrachtvertrages, 1905/1909.
W ü s t e n d o r f e r, Das Seeschiffahrtsrecht, 1923 (Publikacja w E h r e n b e r g a: Handbuch des gesamten Handelsrechts).
W ü s t e n d o r f e r, Leitgedanken für die Erneuerung des deutschen Seerechts, „Jahrbuch der Akademie für deutsches Recht", 1933/34.
Ż ó r a w s k i B., Składniki transportu morskiego, 1946.

„Bulletin des assurances maritimes".
„Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift", Hamburg.
„Revue de droit français commercial maritime et fiscal".
„Revue de droit maritime comparé". (Pismo to stanowi dalszy ciąg pisma „Revue internationale du droit maritime", które przestało wychodzić w r. 1922).

SKOROWIDZ RZECZOWY

WAŻNIEJSZE SKRÓTY I WYRAZY TECHNICZNE ANGIELSKIE W OBROCIE MORSKIM

act of God — siła wyższa.
as per charter party — warunki jak w czarterpartii.
a. a. r. -against all risk — ubezpieczenie od wszelkich niebezpieczeństw (ryzyk).
a/c crt. -account current — bieżący rachunek.
bill of sale — kontrakt sprzedaży.
allowance —bonifikacja, tolerancja.
bill of exchange — weksel.
B/L-Bill of Lading — konosament.
bags — worki.
barrels — beczki.
brokerage — prowizja maklerska.
bulk cargo — masowe ładunki (bez opakowania).
c. a. d. - cash against documents — zapłata za wydaniem dokumentów (konosamentów i innych dokumentów, dotyczących ładunku).
cargo — ładunek.
carrier — przewoźnik.
casco — kadłub (statku).
case — skrzynia.
cash payment — płatność w gotówce.
c. i. -cost and insurance — koszty i asekuracja.
chartering — zaczarterowanie (zafrachtowanie).
c/i -certificate of insurance — certyfikat ubezpieczeniowy.
certificate of origin — świadectwo pochodzenia.
c. i. f. -cost, insurance, freight — koszty, ubezpieczenie i fracht.
c. i. f. i. — warunki cif łącznie z odsetkami bankowymi **(interest).**
cifci-cost, insurance, freight, comission, interest — warunki cif łącznie z prowizją dla pośrednika i odsetkami bankowymi.
C/P- Charter Party — czarterpartia.
clean B/L-clean Bill of Lading — konosament czysty.
consignee — odbiorca.
consignement — wysyłka pod adresem.
c. o. d.-cash on delivery — zapłata przy wydaniu.
c. o. p.-custom of port — zwyczaj portowy.
crew — załoga.
c. t.-conference terms — warunki konferencyjne.
custom house — urząd celny.
c w t -cent weigt, hundred weight — angielski centnar = 50,8 kg.
damage — szkoda.
despatch money — premia za przyspieszenie załadunku.
d. f.-dead freight — fracht martwy.
d/o-delivery order — zlecenie wydania.
dead freight — fracht martwy.
d. w.-dead weight — nośność statku, ciężki ładunek.
deficience — manco.
discharging — wyładowanie.
documents against payment — dokumenty za zapłatą.
encl.-enclosure — załączniki.
endorsement — indos.
f. a. s.-free alongside ship — franco burta statku.
f. f. a.-free from alongside — franco burta statku (przy wyładowaniu).

f. i. o.-free in and out — wolny od kosztów załadunku i wyładunku.
f. o.-for orders — na zlecenie.
f. o. b.-free on board — franco pokład. (Cena towaru obejmuje także koszty dostawy towaru na pokład).
f. o. r.-free on rail — franco stacja.
f. o. t.-free on truck — franco wagon (dostawa do wagonu).
f. o. w.-first open water — zaraz po otwarciu drogi wodnej.
f. p. a.-free of particular average — bez odpowiedzialności za uszkodzenie.
free on delivered — franco miejsce wydania.
free warehouse — franco skład.
freight to be paid — fracht do zapłacenia.
freight prepaid — fracht zapłacony.
final invoice — faktura końcowa.
firm offer — oferta wiążąca.
firm order — zamówienie wiążące.
floating policy — polisa abonamentowa.
foul B/L — konosament nieczysty.
franchise — granica, od której zaczyna się ubezpieczenie.
freighting — zafrachtowanie.
full set B/L — wszystkie egzemplarze konosamentu.
gross weight — waga brutto.
hold — ładownia.
invoice — rachunek, faktura.
lay days — dni postojowe.
leakage — wyciekanie.
legal holidays — oficjalne dni świąteczne.
letter of indemnity — pismo, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za widoczne wady ładunku.
lighter — lichtuga.
liner — statek linii regularnej.
lumps sum charter — zafrachtowanie za ryczałt.
loading — załadowanie.
marine policy — polisa morska.
m. r.-mate's receipt — kwit sternika.
main force — siła wyższa.
measurement — miara.
negotiable copy — egzemplarz handlowy konosamentu.
M/W (W/M) — Measurement or Weight — fracht według miary lub wagi.
o. d.-on deck — na pokładzie.
o. r.-owner's risk — na ryzyko właściciela statku (armatora).
owner — właściciel statku (armator).
parcel — mała przesyłka.
parcel receipt — kwit bagażowy.
primage — dodatek do frachtu.
railway siding — bocznica kolejowa.
running days — dni bieżące załadowania lub wyładowania, nie wyłączając dni świątecznych.
sea policy — polisa morska.
sea risk — ryzyko morskie.
set — seria.
shipbroker — makler okrętowy.
ship's option — wybór statku.
shipowner — właściciel statku (armator).
shipping permit (order) — zezwolenie na załadowanie.
steamer, steamship — parowiec.
short weight — manco.
short shipped — ładunek pozostały, niezaładowany.
S. h. e.-Sundays, Holidays excepted — za wyjątkiem niedziel i dni świątecznych.
siding — bocznica.
shrinkage — kurczenie się.
steamtug — holownik.
stevedores — sztauerzy.
stowage — rozmieszczenie ładunku na statku.
surveyor — rzeczoznawca, ekspert.
survey certificate — protokół ekspertyzy.
tally — liczenie ładunku.
tel quel — pomieszany zdrowy i ew. uszkodzony ładunek.
t. — tona metryczna = 1.000 kg.
thro' freight — fracht przy bezpośrednim konosamencie.
thro' B/L — konosament bezpośredni.
t. l. o.-total loss only — tylko od całkowitej utraty (ubezpieczenie).

ton — angielska tona = 1016 kg (2240 lbs) **gross (long) ton.**
tramp — statek linii nieregularnej.
truck rent — wagonowe (postojowe).
u. c.-usual conditions — zwykłe warunki.
underwriter — ubezpieczyciel.
u. t.-usual terms — zwykłe warunki.
usance — zwyczaj handlowy.
viz.-videlicet (łac.) — czytaj **namely** — mianowicie.
w. b.-way bill — list przewozowy.
w. g.-weight guaranted — waga gwarantowana.
W/M-weight or measurement — fracht według wagi lub miary.
working days — dni robocze.
w. r.-warehouse receipt — kwit składowy.
w. w. a.-weather working days — dni robocze, w których pogoda umożliwia pracę.

SKRÓTY ŹRÓDEŁ UŻYWANE W TEKŚCIE

ASVB (ADS) — Allgemeine Seeversicherungsbedingungen,
kcn — kodeks cywilny niemiecki z 18. VIII. 1896,
kh — kodeks handlowy z 27. VI. 1934,
khn — kodeks handlowy niemiecki z 10. V. 1897,
kpc — kodeks postępowania cywilnego w brzmieniu obwieszczenia Min. Sprawiedl. z dn. 1. XII. 1932 (Dz. U. R. P. nr 112, poz. 934),
ż — ustawa żeglarska (Seemannsordnung) z 2. VI. 1902,
kod. zob. — kodeks zobowiązań.

Specyficzne trudności drukarskie nie pozwalają na oddanie wszystkich obcojęzycznych znaków diaktrytycznych.